VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXV. ÉVFOLYAM, 1. SZÁM ÁRA: 1,30 FORINT 1981. JANUÁR 12.

Ünnepek utáni mérleg

A vártnál kisebb forgalom volt a budapesti személypályaudvarokon

A tavaly november 30. és december elseje közötti nagy hazavazás után a fővárosi vasutasok szorongva várták a minden évben ismétlődő zsúfolt ünnepi forgalmat. Az ezzel kapcsolatos részletes terveket már októberben kidolgozták ugyan, de a karácsonyi forgalom mértékét előre nem lehetett pontosan felmérni.

— *Kocsi- és mozdonyparkunk üzemkészen, tisztán várta a nagy erőpróbát* — tájékoztat *Soós Károly*, a budapesti igazgatóság üzemviteli osztályának vezetője. — *Lényegesen könnyítette a pénztárosok munkáját, hogy az utasok többsége — a lapokban is megjelent felhívásnak eleget téve — időben megváltotta a menetjegyet. Szerencsére az időjárás is kedvező volt, ezért a forgalmat semmi sem akadályozta. A személyforgalomban dolgozó vasutasok helytálltak, rendkívüli esemény nem történt.*

A budapesti személypályaudvarokon időben felkészültek a nagyobb forgalomra. *Kercsó István*, a Déli pályaudvar főnöke elmondotta, hogy megerősítették az információs és a takarító szolgálatot. Most azonban legalább 15 százalékkal kevesebben utaztak, mint az előző években. *December 23-án és 31-én indították a legtöbb mentesítő vonatot, nyolcat, illetve tizet.* A szerelvények 85—120 százalékos kihasználtsággal közlekedtek. A legtöbben a Szombathely felé induló vonatokkal utaztak. Az utasok negyven százaléka előre váltott menetjeggyel szállt a vonatra. Sok dolga volt a kocsitakarító személyzetnek. Többször segítségükre siettek az állomás *Kállai Éva* és a *II. Rákóczi Ferenc* szocialista brigád tagjai.

Kijác József, a Nyugati pályaudvar főnöke elmondotta, hogy náluk is kisebb volt a forgalom, mint 1979-ben. Az ünnepek előtti napokon *100—120 ezer ember szállt vonatra.* Ezért nem ritkán 15 kocsiból álló szerelvényt is indítottak. A kocsimosó berendezés szinte megállás nélkül üzemelt. Csak akkor szüneteltették a külső tisztítást, ha a hőmérséklet a 0 Celsius fok alá szállt. Minden vágányt — a teherpályaudvari „ágyút" és a „kórháztelepit" is — a személykocsik tárolására rendeztek be. A legtöbben december 23-án és január 4-én utaztak.

A Keletiben *Molnár Gábor* állomásfőnök elemezte az ünnepi forgalomban szerzett tapasztalatokat. Elmondotta többek között, hogy a Keleti utasforgalma is kisebb volt az előző évekénél. Ennek ellenére *sok munkájuk volt például a telefon-információs iroda dolgozóinak.* A Keletiben nyitva volt valamennyi pénztár, ezért csak rövid ideig kellett sorbaállni.

Zsúfoltság csak a nemzetközi vonatokon volt. Egy alkalommal — a sok utas miatt — 17-18 kocsiból álló szerelvényt kellett összekapcsolni, amelynek az eleje az egyes irányító toronyig ért. *A kocsik tisztítását — a takarítókon kívül — majdnem száz szocialista brigádtag segítette társadalmi munkában.*

Utasbaleset egyik pályaudvaron sem történt. A vasutasok körültekintően végezték munkájukat. Idejében betolták a szerelvényeket, s az utasok tolakodás nélkül foglalhatták el a helyeket.

Ki minek mestere?

Vetélkedő Békéscsabán, Kaposvárott és Pécsett

Már hagyomány, hogy a *békéscsabai üzemfőnökség* minden évben megrendezi a *„Ki minek mestere"* szakmai, politikai vetélkedőt. Erre évről évre több fiatal jelentkezik. Tavaly, az év végén 38 fiatal mérte össze tudását. A részvevők írásban és szóban adtak számot politikai, szakmai, általános vasútüzemi és munkavédelmi felkészültségükről. Ez a verseny szép példája volt az együttműködésnek, az összefogásnak is, hisz a forgalmi, a kereskedelmi és a vontatási fiatalok együtt küzdöttek a legjobb eredmény eléréséért.

A versenyen részt vevők emléklapot kaptak, kategóriánként az első három helyezett pénzjutalomban részesült.

Ugyancsak az utolsó negyedévben került sor a Ki minek mestere vetélkedő lebonyolítására *Kaposváron* is. A versenyen 14 fiatal forgalmi szolgálattevő vett részt és bizonyították magasszintű szakmai-politikai felkészültségüket. Az első helyet *Gelencsér József* belegi szolgálattevő szerezte meg, második helyen *Balogh Jenő*, Kaposvár, harmadik helyen pedig *Kiss Tibor*, szintén kaposvári forgalmista szolgálattevő végzett.

Pécsett is a fiatal forgalmi szolgálattevők mérték össze tudásukat. Számot adtak többek között biztosítóberendezési, közlekedésföldrajzi, egészségvédelmi, valamint politikai és általános vasútüzemi ismereteikből.

Első lett *Szilas András* (Pécs), 2. *Markó Antal* (Pécs-Külváros), 3. *Horváth Sándorné* (Sásd), 4. *Tóth Csaba* (Pécsbánya-Rendező). Az első négy helyezettet pénzjutalomban részesítették.

Épült 35 millióért

Minden igényt kielégít az új ceglédi szociális épület



Az új szociális épület (Laczkó Ildikó felvétele)

Szép ajándékot kaptak karácsonyra a ceglédi üzemfőnökség dolgozói. December 16-án ünnepélyes külsőségek között átadták a csomópont új szociális épületét. *Kővári József*, a budapesti igazgatóság tervgazdasági és műszaki fejlesztési osztályának vezetője beszédében hangsúlyozta, hogy nagy szükség volt már erre az épületre, nemcsak a helybeli dolgozóknak, hanem a Cegléd állomásra érkező utazószemélyzetnek is. *Van benne öltöző, mosdó, zuhanyozó, és pihenőszoba.* Az utóbbiról nem túlzás állítani, hogy minősége vetekszik a szállodai színvonallal.

A szociális épületet a csomópont dolgozói nevében *Gergely Mária* gazdasági üzemfőnök-helyettes vette át. Az ünnepi aktus befejezése után *Marosi Jánosné* munkaügyi vezetővel és *Darányi Györgyné* gondnokkal tekintettük meg a szociális épületet. Az előtérbe cserepes dísznövények fogadják a belépőt. Innen tovább haladva az ötven személyes ebédlő következik, ami kicsinek tűnik, de mint elmondták, szakaszos étkezést vezetnek be. A fűtés természetesen központi, a hőmérséklet tehát egyenletes. Az épületben 561 fekete-fehér öltözőszekrény van.

Az 1840 négyzetméter alapterületű, 120 helyiségből álló épület három emeletén 58 zuhanyzó található. Ugyancsak *minden szinten van ételmelegítő helyiség, hozzá hűtőszekrénnyel.*

Az egyenként kétszemélyes pihenőszobák száma 12. A viszonylag tágas helyiségben két kényelmes heverő, rajta puha párnákkal, paplanokkal. Mellette az éjjeliszekrényeken olyan formatervezett lámpák, amelyek úgy világítanak, hogy a fentlevő az alvó kollégát ne zavarja. A sok egyéb kellék mellett faliszőnyegek teszik otthonosabbá a pihenőszobákat.

A mintegy 35 millió forintos beruházással épült létesítményben *hamarosan megnyílik a fogorvosi, illetve üzemorvosi rendelő is*, amelyet a kivitelező, a Dél Pest megyei Építővállalat szakemberei meglehetősen tágasra és világosra terveztek. A csomópont dolgozóinak étkeztetéséről továbbra is a MÁV Építési Főnökség ceglédi kirendeltségének konyhája gondoskodik, a háromfogásos ebéd ára ezután is 8 forint lesz.

A felvételi épületben meghagyták a vendégszobákat. A barakképületben berendezett szociális helyiségeket azonban felszámolják, valószínűleg MHSZ-klubnak alakítják majd át. A ceglédi vasutasok által már oly régen várt szociális épület december 17-én kezdte meg rendeltetésszerű működését.

DECEMBER 18-ÁN

Ülést tartott az elnökség

December 18-án tartotta az óév utolsó ülését szakszervezetünk elnöksége. A napirendi pontok között szerepelt a MÁV 1981. évi lakásalapjának a felosztása, az idei bérpolitikai intézkedések és az ezzel kapcsolatos szakszervezeti állásfoglalás. Ezen kívül az elnökség tudomásul vette az alkalmazotti létszám csökkentésére vonatkozó vezérigazgatósági intézkedések tapasztalatait és a ½ százalékos ÖTA költségvetését.

Végezetül *Koszorús Ferenc* főtitkár tájékoztatta az elnökséget a Magyar Szakszervezetek XXIV. kongresszusának eredményeiről, fontosabb állásfoglalásairól.

(A MÁV 1981. évi bérpolitikai intézkedéseiről lapunk következő számában részletesen tájékoztatjuk olvasóinkat.)

Szombathelyről indult

Egy sokat érő kezdeményezés, amely hamar követőkre talált

Huszár Jenő főtanácsos, a szombathelyi vasútigazgatóság *Egyetértés* szocialista brigádjának a vezetője újságolta:

— A szociálpolitikai és munkavédelmi csoport kilenc ügyintézőből álló Egyetértés szocialista brigádja olyan vállalást dolgozott ki, ami lényegesen csökkenti a baleseti forrásokat és hozzájárul a tehervagonpark állagmegóvásához is. *A tehervagonok ütközőit, csavarkapcsait és kézifékorsóit időnként olajozni, kenni kell. Sajnos az utóbbi években egyre gyakrabban elmaradt ez a munka.* Hiába volt ez munkaköri kötelesség, a létszámhiány a legfontosabb helyekre összpontosította a munkáskezeket.

Kidolgozták a kenések menetrendjét, ezt egyeztették a forgalmi szakszolgálattal, majd október elején felhívással fordultak a szombathelyi igazgatóság szolgálati helyein működő szocialista brigádokhoz, hogy társadalmi munkában működjenek közre ebben a fontos feladatban. Rövid idő alatt meglepően sok vállalás érkezett. A tapolcai üzemfőnökség területéről kilenc, a veszprémiről öt, a celldömölkiről 19, és a zalaegerszegi üzemfőnökség 26 szocialista közösségéből huszonegy vállalta ezt a munkát. A szombathelyi vontatási főnökség brigádjai 80 munkaórát ígértek. Ajánlkoztak Szombathely állomás, a soproni vontatás és Magyarfalva állomás brigádokba tömörült dolgozói is.

Az egyetértés brigád tagjai a szellemi irányítás és összehangolás mellett a fizikai munkából is kivették a részüket. Több helyen ők mutatták be a legjobb kenési és olajozási módszereket.

Megindult a villamosvontatás Cegléd–Kiskunhalas között



Greguss Sándor, a MÁV Villamos Felsővezeték Építési Főnökség dolgozója átvágja a nemzeti színű szalagot.

(Tudósítás a 4. oldalon)

Január 1-től felemelték az időszaki sajtótermékek árát

A papírárak és a nyomdai előállítási költségek növekedése miatt az újságok, időszaki sajtótermékek fogyasztói ára 1981. január 1-től átlagosan 20 százalékkal emelkedik. Ezen belül azonban az árnövekedés differenciált. A politikai napilapok ára hétköznap az eddigi 1,20 Ft helyett 1,40 Ft, vasár- és ünnepnap 1,60 Ft helyett 1,80 Ft lesz. A képes hetilapok ára általában egy forinttal; a tudományos és szaklapoké átlagosan 25 százalékkal, a szórakoztató lapoké átlagosan 30 százalékkal növekszik.

A *Magyar Vasutas* példányonkénti ára az eddigi 1 forint helyett 1,30, az évi előfizetési díja 26 helyett 34 forint lett.

BIZALMIAK FÓRUMA

„Nézzük csak, hogy is állunk!”

Orosházi recept a partnerkapcsolat kialakítására

Az orosházi vasútállomáson az sem tévedne el, aki ötven éve nem járt arra. De téves lenne az ott folyó munkát ebből megítélni, hiszen az üzemfőnökség területén Békéscsaba után itt zajlik le a legnagyobb személy- és áruforgalom. Az utóbbiról a város üzemei — elsősorban az üveggyár — valamint a helyi és környéki mezőgazdasági nagyüzemek gondoskodnak. Az őszi csúcsforgalom három és fél hónapja alatt csak cukorrépából 63 000 tonnát továbbítanak.

A cél közös

— *A mi létszámunk ötvenötvenöt között mozog* — mondja *Adamik János* kereskedelmi állomásfőnök-helyettes. — *Ez két brigád, s egyben két szakszervezeti csoport is. Az egyik, a kisebb, az üveggyári kihelyezett vasúti részleg, a másik, a bentiek, az állomás kereskedelmi dolgozói, ők harmincnyolcan vannak.*

Tóth Róbertné ennek a nagyobb szakszervezeti csoportnak a bizalmija. Fiatalasszony, de már 15 éve itt dolgozik. Ez az első munkahelye, érettségi után azonnal a vasúthoz jött. A forgalomnál kezdett, többféle munkát látott el, most árupénztáros.

Beszélgetésünk elején a partneri kapcsolat lényegét érintjük. Miben is kell valójában együttműködni?

— *Mindenben* — felelik, s ez nem lehetetlen, ha a gazdasági vezető a szakszervezeti dolgokkal is törődik. A bizalmi pedig igazi összekötőkapocs. Hogy mi kell ehhez?

— *Mindkét részről akarat és belátás a közös cél érdekében. A többi ennek következménye. Nálunk, köztünk, ez a két fontos eleme a munkának, megvan. Mindenben megértjük egymást* — állapítja meg Tóthné.

Nincs kényes ügy

— Talán mert egyikünk sem csinál presztizskérdést abból, hogy ki, mikor, mit kezdeményezzen. Kérdés, kérés nyíltan vetődik föl, elfogulatlan szellemben, egyenrangúként — folytatja Adamik János.

Bár a főbizalmi — *Molnár Sándor* üzemgazdász — is megerősíti szavaikat, mégis, nem túl szép ez? A mindennapok során nincsenek összeütközések, s azok nem hagynak maguk után tüskét? A kereskedelmi főnök 38 évi vasúti szolgálat alatt a munkában szerzett tapasztalatával, tekintélyével mégiscsak egy fiatal és új bizalmi áll szemben. Mi van, ha kényes kérdés adódik?

— *Mi nem állunk szemben egymással, csak partnerek vagyunk. Kényes kérdés pedig nincs, nem is lehetett még — mosolyodik el —, azért mert a bizalmiválasztás óta béremelés még nem volt. Igaz, hogy a jutalmazás is hasonló, arra meg már négyszer került sor tavaly.*

— Ha elmondom, hogy nálunk mi a menete, hogyan történik, a bérek és a jutalmak elosztása, akkor ez a kettősség világos lesz. Az üzemrészlegekre jutó keret kialakításánál a szakszervezetet a főbizalmi képviselte. Ezután kaptuk meg mi a kereskedelemét. A főnök a két bizalmival megbeszélte a célkitűzéseket, a differenciálás elveit és ismertette az összeget, amit közösen fel is bontottunk mindjárt a két csoportra.

— És személy szerint is ő adott javaslatot?

— *Nem. Éppen ebben különbözik a mi módszerünk az általános gyakorlattól. Én is, meg a kollégám is előbb a csoport, vagyis a tagság véleményét kérdeztük meg, s azt figyelembe véve készítettünk javaslatot. S ezzel mentünk tárgyalni.*

Mindent megbeszélnek

— Mit szólt a főnök?

— Amit máskor — folytatja nevetve — *„na nézzük csak, hogy is állunk”*. S aztán megbeszéltük. Volt, amikor változtattunk, érvelését elfogadtuk. De ez ritkán fordul elő. Az esetek többségében a bizalmitól ered a javaslat, a mi tervezetünk a tárgyalási alap.

Sok minden szóba került még. Nemrég tartottak csoportértekezleteket, ahol a kollektív szerződés módosítását beszélték meg. *Javasolták, hogy a budapesti állomásokra történő kirendelés a dolgozók személyi okai miatt a mostani 6 hónap helyett 3 legyen.* A törzsgárdatagság anyagi elismerését emeljék, mert a régi összeg már nem reális. Továbbá. Az utazó személyzetet is premizálják, legalábbis a tehervonatok vezetőit.

Vass Márta

Tájképbiennálé Hatvanban

A hatvani galériában a közelmúltban nyitották meg a *Magyar Tájak* című országos tájképbiennálét, amelyre csaknem száz festő, grafikus nevezett be. Az ország különböző tájairól, művésztelepeiről érkezett alkotások hazánk szépségeit tükrözik.

A sorrendben immár negyedik országos tájképbiennálét *Somogyi József*, Kossuth-díjas kiváló művész, a képzőművészeti főiskola rektora nyitotta meg. A Heves megyei Tanács és a Művészeti Alap, valamint a helyi üzemek által felajánlott díjakat, illetve kitüntető diplomákat *Szokodi Ferenc*, a városi pártbizottság első titkára adta át. A kiállítást több vasutas szocialista brigád is megtekintette.

Szövetkezeti termékbemutató



A székesfehérvári vasutas művelődési házban a KISZOV, a SZÜV és a Fehérvár Áruház bemutatót rendezett decemberben a megye ipari szövetkezeteinek termékeiből.

A megyében ez volt az első ilyen nagyszabású bemutató, amelyen valamennyi ipari szövetkezet felvonultatta a jelenleg már gyártott és a fejlesztés alatt álló termékeit. A kiállítás négy napja alatt a látogatók részére divatbemutatót is rendeztek. A termékek iránti nagy érdeklődést bizonyította, hogy a kiállítást mintegy kétezren tekintették meg.

Ismerkedés a csillagokkal

November végén, a kőszegi MÁV Nevelőotthon klubfoglalkozásán immár másodszor tartott vetítettképes ismeretterjesztő előadást *Deicsics László*, a Budapesti Uránia Csillagvizsgáló Társaság tagja.

A foglalkozáson a meteorokkal és a meteoritokkal ismerkedhettek meg a hallgatók. Szó volt számtalan, babonás eredetű szokásról is, amelyeket tudományos ismeretek hiányában összefüggésbe hoztak a csillagok állásával. Felmerült az örök nagy kérdés, lehet-e élet más bolygón, s ha igen, milyen feltételek vannak ott az élet számára.

Deicsics Lászlónak sikerült a gyerekek figyelmét felkeltenie a csillagászati földrajz iránt.

Küldöttek voltak a kongresszuson

Nyírségi lány a központi vezetőségben



— *November 7-én ünnepeltem a születésnapomat és pont ezen a napon indultunk a déli gyorssal a X. kongresszusra. Torlódtak az ünnepek, az események, mert szüleim is november 7-én ülték meg házassági évfordulójukat.*

Borsy Sarolta, a Nyíregyháza Körzeti Üzemfőnökség kongresszusi küldötte mondta a fentieket. A debreceni vasútigazgatóság területéről 25 küldött utazott a kongresszusra. Köztük Sári volt az egyik legfiatalabb. A rövid hajú vasutaslányt az utasok is jól ismerik, hiszen vonatmenesztő-térfelvigyázó Nyíregyházán. Láthatják a vonat ablakából, ahogy magasra tartott menesztő tárcsájával jelzést ad és a mozdonyvezető mozgásba lendíti a vonatot.

Éjszakai szolgálat után még 2 órát tanult a korszerű oktatóteremben, amikor beszélgetésünkre került sor. Mondhatnánk, nem fiatal lányoknak való mesterség a forgalmistáé. Se éjszaka, se vasárnap, se ünnep. Tavaly húsvétkor is szolgálatban volt. De nem bánta, mert több locsolója akadt, mintha ült volna nagykállói otthonában. Különben is, hat évvel ezelőtt tudta, hogy mit vállal. Női szabó szakmában dolgozott a Nagykállói Ruházati Szövetkezetben, s mint mondja, *a több pénz, a nagyobb érvényesülés hozta a sínek birodalmába.* (Most is maga varrja ruháinak egy részét, egyenruháján is adjusztál, ha kell.) Hogy veszélyes üzembe jött? Hát melyik üzem nem az? Bejárt néhány lépcsőfokot, aztán elvégezte a tisztképzőt. *Szervező, s jó beszélő készségének köszönheti, hogy brigádvezetőnek és szakszervezeti bizalminak választották.* Nemcsak tisztek, középvezetők, fizikai dolgozók is tartoznak bizalmi csoportjába. Hogy jobban eleget tehessen megbízatásának, elküldték egyhónapos káderképzésre Balatonkenesére.

Nem bánta meg, hogy vasutas lett. Pedig a fiatalok körében nem éppen vonzó a vasutas pálya. Hogy vonzóbb legyen, éppen a szakszervezet kezdeményezett több hasznos intézkedést. Több a vasutasok fizetése, jobb az egyen- és védőruházatuk, javult az egészségügyi ellátásuk — sorolja Sári. A nyíregyházi üzemfőnökségen tavalyelőtt modern szociális létesítményt avattak. A Nyíregyházi Vasutas Klub a fiataloknak is gazdag programmal szolgál. Három idegen nyelvet tanulhatnak a klubban a fiatalok. *Sári októbertől német nyelvtanfolyamra jár.* 1980. októberének eleje azért is marad emlékezetes, számára, mert akkor vették fel a pártba.

Borsy Sarolta tapasztalatokkal gazdagodva tért haza és kollégáival együtt örült, hogy beválasztották őt a vasutas-szakszervezet központi vezetőségébe.

Nábrádi Lajos

Életem nagy élménye volt

Csiszér Attila a szakmunkástanulókat képviselte



A veszprémi körzeti üzemfőnökség 16 éves tanulójával, *Csiszér Attilával* beszélgetek, aki a vasutas-szakszervezet X. kongresszusán a legfiatalabb korosztályt képviselte.

— *Életem nagy élménye volt és úgy érzem sokáig az is marad a kongresszus* — mondja. — *A két nap olyan komoly és felelősségteljes munkáját küldöttként átélni a legnagyobb ajándék egy tizenhat éves fiú számára.*

Csiszér Attila 1979-ben Szombathelyen, a 405-ös Ipari Szakmunkásképző Intézetben lett a Vasutasok Szakszervezetének a tagja, s a villanyszerelési csoport bizalmijává választották.

— *Nagy felelősséget és bizalmat kaptunk mi, fiatal szakmunkások a szakszervezettől* — folytatja tovább. — *Beleszólhatunk a szakmunkástanulókat érintő ügyekbe, az üdülési jegyek elosztásába, a segélyezésbe. A szabad idő célszerű felhasználásában is sokat segít a szakszervezet.*

Az idei második tanulmányi évet — a négygyermekes Csiszér család lakóhelyváltozása miatt — Attila a 306-os Ipari Szakmunkásképző Intézet tanulójaként Veszprémben folytatja. A gyakorlati idejét pedig a vasúton tölti. Tanulásban, munkában a legjobbak között tartják számon.

— Mi az, ami különösen felkeltette a figyelmét a kongresszuson?

— *Az az őszinte, nyílt hang, ahogyan a vasutasszakszervezet vezetői és a vitában felszólalt küldöttek beszéltek.* A mi tevékenységünkről beszélt felszólalásában Számpor Pál. Amit elmondott, az jellemző volt a szombathelyi intézet tanulószakszervezetére éppúgy, mint a többire.

Sz. J. I.

Nem mindegy az, hogy honnan jöttél!

NOVEMBER 7-E CSALÁDI ÜNNEP VOLT CSICSEKÉKNÉL



Csicsek Anna 1974-ben az ügyviteli szakközépiskolában szerzett érettségivel helyezkedett el a nagykanizsai pályafenntartási főnökségnél, mint gyors- és gépíró. Számára nem volt gond a pályaválasztás, hiszen nagyapja pályaőr, édesapja pedig előmunkás volt a főnökségnél, egészen nyugdíjba vonulásáig. Ugyancsak a vasútnál szolgált két nagybátyja is.

Fityeház, ahol Anna született és ma is lakik, egyébként is vasutas községnek számít. 1945 előtt a szükség, a megélhetés hozta a vasúthoz a falu lakóit. A felszabadulást követően pedig a már tradícióvá vált vasutas hivatásérzet, a vasútszeretet. Ezek után nagyon is érthető, hogy Csicsekéknél is mind a három gyerek követte apját és a vasútnál helyezkedett el. *Anna két bátyja közül a legidősebb Laci dízeles Nagykanizsán. Vince pedig kocsivizsgáló csoportvezető Murakeresztúr határállomáson.*

Anna alig hogy munkahelyére került, hamarosan elvégezte az ügyviteli tanfolyamot. 1979-ben pedig már a *„Szakma Ifjú Mestere”* címet érdemelte ki a törzsgárda emléklappal egy időben.

Már középiskolás kora óta részt vett az ifjúsági mozgalomban. Mint bejáró diák elsősorban szülőfaluja KISZ-szervezetéhez kötődött. Munkába állása után pedig, érthetően, munkahelyén kapcsolódott be igen tevékenyen a mozgalomba. Lelkes, aktív tagja a főnökség KISZ-alapszervezetének. Elmaradhatatlan résztvevője az ifjúsági sport, kulturális és politikai rendezvényeknek, vetélkedőknek. Ahol csak megjelenik, szívesen követik fiatal dolgozótársai is. Ily módon számos elismerést szereztek már a pályafenntartási KISZ-alapszervezetnek. Szuggesztív adottságait, szervező készségét hamar felismerték fiatal társai és az ifjúsági mozgalom vezetői. *A példamutató, szerény, de határozott és fáradhatatlanul lelkes fiatal lányt a pályafenntartási KISZ-alapszervezet tagsága 1976-ban egyhangúlag titkárává választotta. Egyidejűleg tagja lett az üzemi KISZ-bizottságnak is.*

A nagy elismerés egy pillanatra sem tántorította meg. Sőt változatlan szerénységgel, ha lehet még nagyobb lelkesedéssel és főleg nagy felelősségérzettel látott munkához. A megbízatás súlya megkétszerezte erejét. Nagy szükség is volt erre, hiszen nemcsak a 20 tagú alapszervezet tagságának munkáját kell vezetnie. Beleszólása van a főnökség fiataljai élet- és munkakörülményeinek alakulásába is. Ez pedig az utánpótlás biztosítása szempontjából a pályafenntartásnál nagy jelentőséggel bír. Másrészt a fiatalok érdekeinek képviselete mellett, azonos súllyal kell képviselnie a gazdasági érdekeket.

Amióta KISZ-titkár, megnövekedett a pályafenntartási fiatalok száma a különböző társadalmi egyesületekben *(MHSZ, KTE, Vöröskereszt stb.)* és megélénkült a társadalmi aktivitásuk is, különösképpen a szakszervezeti mozgalomban. Évről évre nagy lelkesedéssel bonyolítják le az *„Edzett ifjúságért”* mozgalom sportrendezvényeit, országjáró kirándulásokat, társadalmi munkaakciókat szerveznek. Ezt a fáradhatatlan szervezőkészséget ismerték el a fiatal KISZ-titkárnak az 1979-ben odaítélt *„Érdemes társadalmi munkás”* kitüntetéssel is.

Anna semmiből sem vonja ki magát. Pedig egy év óta, édesanyja tragikus hirtelenséggel bekövetkezett halálával nyakába szakadt a háztartás, az otthon és a család gondja is. Mindezek mellett változatlanul nap, mint nap utazgat faluja és munkahelye között. Ahhoz pedig, hogy poitikailag is lépést tudjon tartani a megnövekedett elvárásokkal, továbbképezi magát. A marxista-leninista középiskola második évfolyamát végzi. Mindenütt elismerést érdemlő módon igyekszik helytállni: otthon, a munkahelyen, a mozgalomban és az iskolában is. Ezt legjobban az *„Aranykoszorús KISZ-jelvény”* bizonyítja, melyet november 7-e alkalmából vett át a csomóponti ünnepségen. Öröme még csak fokozódott, amikor a kitüntetettek között találkozott bátyjával, *Lacival*, aki ugyancsak becsületes munkája elismeréseként *„Kiváló dolgozó”* kitüntetésben részesült.

Tudom, hogy ez nem egyedüli eset, de jó ha ilyen ünnepélyes alkalmakkor a vasutas szülőkre, a vasutas dinasztiákra is emlékezünk, azokra, akik a vasutas hivatásszeretet magját elhintették családjukban.

Nagy Antal Géza

MÓKA MIKI ÉS A MIKULÁS

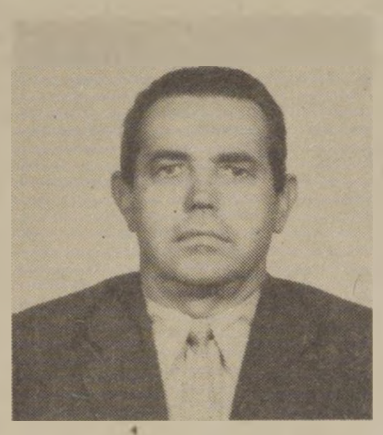
Gyermekzsivajtól volt hangos december 5-én a Nyugati pályaudvar ifjúsági klubja. A pályaudvar KISZ- és szakszervezeti bizottsága 100 apróság részére rendezett télapóünnepséget. A színes műsorban fellépett Móka Miki, a gyerekek kedvence, majd Cryllus Vilmos gitárzenéje teremtett jó hangulatot.

Az ajándékok kiosztása után a zsúron a rendezők habos kakaóval és kuglóffal kedveskedtek a gyerekeknek.

BETEGEN IS VÁLLALJA A TÁRSADALMI MEGBÍZATÁSOKAT

Munkásőr, pb-tag, propagandista és áruforgalmi részlegvezető

A jószerencse nem sorolta a kegyeltjei közé, nem áldotta meg gondmentes, könnyű élettel. Nagymérvű akarásra és szüntelen önfegyelemre volt szüksége, hogy szorgalommal, szaktudással a közmegbecsülésben álló emberek sorába emelkedjék. A még ma is fekete haja nem árulkodik a vívódásokról, az arcára viszont kemény barázdákat róttak az évek. *Lovicska József*, Budapest Nyugati pályaudvar kereskedelmi főnöksége XVIII. leadási részlegének a vezetője 54 esztendős, s novemberben vette át a *Munka Érdemrend arany* fokozata kitüntetést.



Lovicska József

A NINCSTELENEK KÖZÜL VALÓ

A nélkülözést gyermekkorában ismerte meg. Az édesapjára nem emlékszik: *ő kétéves volt, az öccse pedig kéthónapos, amikor apjuk első világháborús sebesülése következményeként félárván maradt.* Az édesanyja (most 85 esztendős, ma is együtt élnek) nem ment ismét férjhez. Mosni járt, hogy gyermekeit nevelhesse; volt olyan hét, nem is egy, amikor bögrényi zsír jutott csupán a családnak. A két fiú iskolásként eljárt kukoricát, krumplit kapálni, hogy ily módon is gyarapíthassák a családi jövedelmet. Meglehet: *az akkori nélkülözések idézték elő a későbbi betegségeket.*

A nagypapa vasutas volt, az apa kovács, a fiú pedig a kereskedelmi szakmát választotta. A véletlen hozta úgy, hogy végül ő is a vasút szolgálatába állt. Szülőhelyén, *Isaszegen* segődött el kifutónak a „Hangya" szövetkezethez, ott inaskodott, s a háború akadályozta meg csupán, hogy a felszabadulás előtt megszerezze a kereskedősegéd-oklevelet. Később, már a segédlevél birtokában, más volt a baj: az akkori inflációs időkben oly rossz volt az áruellátás, hogy egy-egy boltban elég volt egy eladó is — a főnök. Más munka után kellett néznie: *1946 júniusában átjött a vasúthoz.*

— A családi hagyomány vonzotta?

— *Inkább a szerény családi kapcsolat. Édesanyám testvére takarítónő volt a vasúti főosztályon, s ő ajánlott be afféle mindenesnek.* Bútorokat toltunk át egyik irodából a másikba, szenet cipeltem föl a pincéből... húszéves voltam, s nem riasztott semmi fizikai munka. Később hivatalsegéd lettem, s 1950-ben feleségül vettem az egyik munkatársnőmet, aki ugyancsak a főosztálvon takarított. Amikor 1952-ben rövid sorkatonai szolgálatra mentem, ő lépett a helyemre...

ELKÖTELEZVE...

Az első gyomorbántalmak már akkoriban jelentkeztek, s fiatalon lett gyakori ápoltja a kórházaknak. A katonaságnál nagyon jó véleménnyel voltak róla — értelmesen politizáló embernek tartották, s a vasút az ottani véleményt is figyelembe vette, amikor kereskedelmi-forgalmi káderképző tanfolyamra küldték. Már akkor elkötelezett kommunista volt.

— *Gyerekkoromban nem hallottam én semmit a kommunistákról, meg a szocialista társadalomról. De a „Hangyánál" volt egy fiatal lány, Kabella Rózsi, ma is Isaszegen él... ő beszélt az eszméről, a pártról. Hatására eljártam a MADISZ-ba, s még 1946-ban felvételemet kértem az MKP-ba. Úgy éreztem, a magamfajta csóró gyereknek ott a helye. A vasúthoz már párttagként érkeztem, s a főosztályon tagja lettem az Rgárdának is.*

A káderképző szaktanfolyamot kilenc hónap alatt, 1952—53-ban végezte el, majd Gödöllőre került forgalmi gyakornoknak, az önállósító vizsga után pedig haza Isaszegre, forgalmi szolgálattevőnek. Az éjszakai munkát betegsége miatt nemigen győzte; súlyosbította helyzetét, hogy a fia, József, már a születése óta mozgásképtelen, magatehetetlen, állandó otthoni ápolásra kényszerül. A forgalomtól tehát más munkaterületre kérte át magát — *1953 végén került a Nyugati pályaudvar kereskedelmi szolgálatához* raktárnoknak. E munkának minden részterületét megismerte: *volt tartalékos, mérlegelő raktárnok, a feladási raktár vezetője — tíz esztendeje nevezték ki a leadási és átmeneti raktár élére.* Több mint negyed százada tevékenykedik immár az Élmunkás-híd tövében.

A JÓ KÖZÉRZET MINDENNEL FELÉR

— Ma is Isaszegről jár be dolgozni. Éppen a családi gondok miatt, nem vágyott arra, hogy otthonához közelebb találjon munkát?

— *Már fiatalon úgy gondoltam, ha olyan helyem lesz, ahol megbecsülik a munkámat, akkor onnan megyek nyugdíjba.* Nos, még hat évem van a nyugdíjig, de azt remélem, hogy innen megyek el. Ha nem szerettem volna meg ezt a munkát, az itteni társakat, biztosan kerestem volna más területet magamnak. A vasút kezdettől fogva figyelt rám, a régebbi és a mai vezetők is értékelték, amit végeztem. *A jó munkahelyi közérzet mindent megér!*

Kora hajnalban kel, hogy reggel hat órára — a hivatalos munkakezdést megelőzően — már a raktárban legyen.

— Ekkor tudok szót váltani a fordába menő dolgozókkal — mondja. — Ekkor van mód arra, hogy döntsek, ha át kell irányítani valakit Józsefvárosba, vagy az állomás bármelyik területére. Decemberben is kellett néhány ember, hogy a pályaudvar peronjairól segítsenek eltakarítani a havat.

Három, fél négy, amikor munkáját befejezi: trolibuszra száll, s a Keletiből utazik haza, Isaszegre, a családhoz. (Közben egy-két gyógyszert is lenyel: immár nemcsak a gyomrot kell kímélni, rakoncátlankodik a szív is.)

— Egészségi okok miatt vállaltam valamelyest könnyebb pártfunkciót az idei. februári választásokon. Voltam szemináriumbizalmi, pártcsoportbizalmi, a pártszervezet gazdasági felelőse, szervező titkára, majd közvetlenül az ellenforradalom után alapszervezeti párttitkár lettem. E megbízatásnak csaknem negyed században át tettem eleget. *Most a Nyugati pályaudvar pártbizottságának munkatársa vagyok, fegyelmi kérdésekkel foglalkozom, itt a részlegnél pedig két szakszervezeti szemináriumot vezetek, mindkét forda számára. S emellett 1957 óta változatlanul tagja vagyok a munkásőrségnek.*

VISZONYÍTÁSI ALAP

Amikor többszörös kiváló dolgozó kitüntetés birtokában, érdemes vasutasként, a *Munka Érdemrend arany fokozatát* átvehette, úgy érezte: olyan egyszeri esemény ez, amelyet meg kell élni, át kell élni, hogy az ember valóban értékelni tudja. S hogy minek tulajdonítja e magas kormánykitüntetést — a szakmai vagy a politikai munkájának-e?

— A kettő nem választható el egymástól. Nincs gazdaság politika nélkül, és politika gazdaság nélkül... Manapság sok szó esik a gondokról, de van viszonyítási alap is. Az, hogy hogyan éltünk egykor, s miként élünk ma. Beszélünk erről a szemináriumokon is, s úgy érzem: *az emberek megértik a gondokat, a bajokat, hiszen itt élnek, olvasnak újságot, néznek tévét, hallgatnak rádiót. És értékelik azt a tényt, hogy Magyarországon harminchat éve béke van.*

Fékezhetné a tempót, pihenhetne többet. Ám azt vallja: *ha az ember dolgozik, s érdemben tesz valamit, az idő könnyebben múlik.* Nem tudom, hogy elégedett-boldog ember-e. De kiegyensúlyozottnak tűnik.

Földes Tamás

A vasutasok egészségéért

KÓRHÁZAK, RENDELŐK, SZANATÓRIUMOK A GYÓGYÍTÓMUNKA SZOLGÁLATÁBAN



A balatonfüredi szívszanatórium

A vasutasok és hozzátartozóik gyógyításában, egészségük megóvásában majdnem négyezer vasútegészségügyi dolgozó vesz részt. A lakosság, ezen belül a vasutasok egészségi állapotát sok tényező befolyásolja. Például a természeti környezet, a táplálkozási szokások, az életszínvonal, az életkörülmények, stb. Az egészség megóvása tehát nem csupán egyetlen szervezet kizárólagos feladata, hanem mindannyiunk közös ügye.

A vasútegészségügyi ellátás az utóbbi években sokat fejlődött. *137 üzemorvosi és 72 fogászati rendelőnk van.* Az egy üzemorvosra jutó betegek száma átlagosan évente 1200. Az orvosok leterhelése azonban területenként változik. Ezért az üzemfőnökségek létrehozásával párhuzamosan az üzemorvosi körzethatárok módosítására is sor kerül.

Az egészségügyi alapellátás személyi feltételei kedvezőek és az üzemorvosi rendelők többsége is megfelel a követelményeknek. *Záhonyban, Nagykanizsán, Kiskunhalason, Sopronban* és *Celldömölkön* már megvalósult a szakosított üzemorvosi ellátás is, az ehhez szükséges korszerű technikai eszközökkel.

A járóbeteg-ellátásban fontos helyet foglal el *a kilenc szakrendelői intézetünk.* Az ötödik ötéves tervben adták át a szegedi és a budapesti rendelő intézetet. Az utóbbi — 153 orvossal — jelenleg az ország egyik legnagyobb rendelőintézete. Rendelőinkben évente négy millió beteggel foglalkoznak. Egy betegre átlag 12 perc jut, ami jobb az országos átlagnál.

Az egészségügyi ellátáshoz szorosan kapcsolódik a *MÁV Közegészségügyi Intézet* tevékenysége. A munkakörülmények és munkaártalmak vizsgálatával segíti az üzemegészségügyi szervezetek és az egészségügyi intézmények munkáját.

A fekvőbetegek gyógyításával két kórház, négy szanatórium és két gyógyház foglalkozik. Ezek befogadóképessége összesen 2331. Az elmúlt ötéves tervben készült el a hévízi és a balatonfüredi szanatórium. *Hévízen* a mozgásszervi, *Balatonfüreden* pedig a szív és érrendszeri betegségeket gyógyítják. Kórházainkban sokat javult a gyógyítás színvonala, és említést érdemel a tudományos tevékenység fellendülése is. *A kórházi ápolásban részesülők száma évente megközelíti a negyvenezret.* Az átlagos ápolási idő 17 nap. Ez 2-3 nappal több az országos átlagnál.

A budapesti MÁV kórház dolgozói a már több éve tartó rekonstrukció körülményei között végzik munkájukat. Alapvető érdek fűződik ahhoz, hogy a korszerűsítést meggyorsítsák. Ezért került a kórház átépítése a célcsoportos beruházási kategóriába.

A vasútegészségügy szervezete megfelel a korszerű egészségügyi ellátás követelményeinek. Az idő azonban nem áll meg. A jövő a betegellátás színvonalának emelését követeli. Ennek érdekében az egészségügyi intézményeknek az eddiginél hatékonyabban kell együttműködniük és célszerű lenne a jól képzett szakorvosoknak is több tudományos segítő munkát végezni.

Dr. Bordi István



A hévízi gyógyház
(Laczkó Ildikó felvételei)

VETERÁNOK

Az óesztendő utolsó napjának délutánján csaknem menetrend szerint futott be Zalaegerszeg állomására a 7491-es tolató tehervonat. Az elején pöfékelő 424-197 pályaszámú gőzös — leakasztás után — megkönnyebbülve iramodott a fűtőház irányába. A személyzet is jókedvű. Nemcsak azért, mert letelt a szolgálat, hanem azért is, mert ezúttal ők is családjuk körében köszönthetik az új évet.

— *Ritkán alakul ez így* — mondja *Gaál Zoltán* mozdonyvezető. — *Húszéves pályafutásom alatt többet szilveszteztem a gépen, mint odahaza...*

— És a fűtője?

— *Ugyanaz pepitában* — felel tréfálkozva *Ceglédi István*, aki már hatodik éve tüzel Gaál Zoltán mellett, s ugyancsak két évtizeddel ezelőtt lépett a vasút szolgálatába.

Abban is sorstársak, hogy akkor kerültek a zalaegerszegi vontatás létszámába, amikor Körmenden megszűnt a fűtőház. Azóta bejárók. Egyikük Körmenden, másikuk Nádasdon lakik.

— *Az első szolgálati helyünk is közös volt, vagyis Szombathelyen kezdtük az utazást* — teszi hozzá a mozdonyvezető, majd megemlíti, hogy ott dolgozik most a fia, Zoltán is. A vasútgépészeti szakközépiskola elvégzése után dízelmozdonyszerelő lett a járműjavítóban.

— Maguk nem vágynak dízelre?

— *Őszintén szólva, mi a gőzöst jobban szeretjük. Persze, a kérdést az dönti el, hogy hol van szükség a magunkfajta veteránokra.* A fiatalokat nem vonzza a gőzös, mi viszont — ahogy a főnökünktől hallottuk — még gőzmozdonyról mehetünk nyugdíjba. Előrelépés azonban itt is van, hiszen eddig 375-ös kisgéppel jártunk, most pedig — miután azokból az utolsót is leállították decemberben — ezt a gyönyörű 424-est vehettük birtokba.

— Szép, szép, de a nagygépen többet kell lapátolni — fordulok a fűtőhöz.

— *Épp ellenkezőleg!* — válaszol derűsen, és szakszerűen elmagyarázza, miért jobb, kényelmesebb a munka a magyar mozdonygyártás egykori büszkeségén. Ami pedig a kazánba lapátolt szén mennyiségét illeti, a laikus fantáziájára bízza, hogy mekkora iramban kellett etetni a 60 kilométeres sebességű, jól megterhelt 375-ösöket, és hogy milyen semmiség ugyanaz a vonat egy 424-esnek. — *Nézze meg* — mutat a szerkocsiba —, *most is végigtolattuk Celldömölktől Egerszegig a vonal minden állomását, mégis annyi szenünk van, hogy alig kell a fűtőháznál utánarámolni...*

— *Ami éppen nem is baj* — szólal meg mögöttünk *Buzsáky István*, a fűtő leváltója. Ő itt lakik a közelben, Zalaegerszegen, s a mozdony jól ismert szuszogásának hallatára indult el otthonról. Hamarosan itt lesz a „vezér" leváltója, *Vincze Károly* is, akinek Csömödér-Páka a lakhelye. A szilveszterről újévre hajló éjszakán három fordulót kell megtenniök személy- és tehervonatokkal a zalai dombvidék vasúti csomópontjai között.

— *Ma nekem, holnap neked!* — ezzel a közmondással búcsúznak a gépről leszállók.

(kovács)

Nagykanizsa:

ÚJ VEZETŐSÉGET VÁLASZTOTT A VÖRÖSKERESZTES SZERVEZET

A Nagykanizsai Üzemfőnökség Vöröskeresztes Szervezete december elején tartotta meg beszámoló taggyűlését. Az állomás oktatóterme zsúfolásig megtelt a szervezet tagjaival. *Horváth Györgyné* titkár beszámolójából kitűnt, hogy az elmúlt évben a körülményekhez képest aktív munkát végzett az alapszervezet.

Az eredményes munkát végző vezetőségi tagokat könyvjutalomban részesítették. Ezután került sor az új vezetőség megválasztására. Most a választás után csak egy vöröskeresztes alapszervezet működik az üzemfőnökség területén. Titkára *Szepesi Józsefné*, gazdasági felelős *Zsohár Ferencné* lett.

Az üzemfőnökség Vöröskereszt alapszervezetének újonnan választott vezetősége december 22-én önkéntes véradónapot rendezett. Összesen 72-en adtak térítésmentesen vért. Közülük többen, 10, 20, illetve 30-szoros véradók. Akik az ünnepek előtt, szabadság miatt nem tudtak megjelenni a véradáson, januárban a véradó állomásra mennek majd vért adni.

Véradók köszöntése

A miskolci járműjavító kultúrtermében december 18-án ünnepséget rendeztek az önkéntes véradók tiszteletére. Az üzem férfikórusának műsora után *Szabó Ferenc*, a megmunkáló osztály vezetője méltatta a véradás jelentőségét. Elmondotta, hogy évente az üzem háromszáz dolgozója ad térítésmentesen vért.

Dr. Mádi János főorvos is köszöntötte a véradókat, majd 33 dolgozónak kitüntetéseket adott át.

A TERVEZETTNÉL KÉT HÉTTEL KORÁBBAN

Átadták a cegléd—kiskunhalasi villamosított vasútvonalat

Cegléden december 19-én — *Pullai Árpád* közlekedés- és postaügyi miniszter jelenlétében — *Szücs Zoltán*, a MÁV vezérigazgatója felavatta a Cegléd—Kiskunfélegyháza—Kiskunhalas között villamosított vasútvonalat. Az ünnepségen ott volt *Szemők Béla*, a vasutas-szakszervezet titkára is. A vezérigazgató beszéde után miniszteri és vezérigazgatói kitüntetések átadására került sor. Ezt követően pedig *Gregus Sándor*, a MÁV Villamos Felsővezeték Építési Főnökség dolgozója átvágta a nemzetiszínű szalagot

és a V43-as villamosmozdony vontatta, száztengelyes, kétezer tonnás — Kelebia rendeltetésű — teherszerelvény a Rákóczi-induló hangjaira kigördült az állomásról.



Szűcs Zoltán beszédét mondja
(Laczkó Ildikó felvétele)

A beruházás egyik generáltervezője a MÁV Tervező Intézet, létesítményi főmérnöke *Lekszi József* mérnök-tanácsos volt. A szerkesztésben megjelent összeállítás felöleli az építéssel kapcsolatos leglényegesebb adatokat.

Vasúttörténeti szempontból érdekes, hogy a 104 kilométeres vonal első szakaszát Cegléd—Kecskemét—Kiskunfélegyháza között 58 kilométer hosszban a Délkeleti Államvasút 1853. szeptember 3-án adta át a forgalomnak. Ez a magyarországi vonalak sorában az ötödik volt!

A jelenlegi villamosítással elértük, hogy ez a fővonal a leggazdaságosabb vontatási móddal köti össze a *Budapest—Cegléd—Záhony* és a *Budapest—Kelebia* fővonalakat,

mégpedig úgy, hogy szükség esetén — deltavágányon — elkerülhető Cegléd és Kiskunhalas gyakran túlterhelt állomása.

Ez rendkívül előnyös a megnövekedett szovjet—jugoszláv tranzitszállítások gyors továbbításánál.

A határidő előtt két héttel átadott beruházás terven felül készült. Az előkészítés és a munkálatok folyamán a szocialista együttműködés több példájával találkozhattunk. A *Nemzetközi Beruházási Bank* moszkvai központjától kedvező feltételek mellett transzferábilis rubel hitelt kaptunk, s az építést csehszlovák szomszédaink segítségével végeztük.

A munka volumenére jellemző,

hogy 7400 köbméter betont, 1170 darab acéloszlopot, 1040 darab vasbetonoszlopot, 170 kilométer munkavezetéket használtak fel.

Mint arról lapunkban korábban már hírt adtunk, *Galambos* állomáson kísérletképpen helikopterrel állították fel a felsővezetékoszlopokat.

A főbb gazdasági eredmények összegezéseként meg kell említeni, hogy a villamosítás következtében *mintegy tízezer tonna gázolaj és százezer tonna szén takarítható meg.* Figyelemreméltó, hogy a beruházás megtérülési ideje két és negyed év.

H. K.

SZABAD SZOMBAT ELŐTT

Mozgalmasak a péntek esték a mátészalkai csomóponton

Práda Zoltán állomásfőnök-helyettes az esti vezénylést nézi át. Az állomás ma teljes létszámmal dolgozik. A szabad szombat előtti péntek estéken mindig így van. A távolsági személyvonatok és a megerősített gyorsvonat ilyenkor a dolgozók ezreit hozza haza szűkebb hazájába Szatmárba, innen pedig hat irányba indítják a személyvonatokat.

Az esti csoport már várható. A gépkocsik tucatjai keresnek parkolóhelyet az állomás előtti téren, a raktár és a posta szomszédságában. Ezt is kinőtte már Mátészalka, akár az állomást, ahol a teher- és személyvonatok fogadására és indítására mindössze hét vágány áll rendelkezésre.

— *A szomszédos állomások szolgálattevői ilyenkor azon lepődnek meg a legjobban, ha nem kér Szalka írásbeli rendelkezést a foglaltvágányra járatásról* — tájékoztat *Tóth László* rendelkező. Nincs már idő beszélgetésre, hiszen az induló szerelvények elhelyezése nem kis gondot jelent. Három irányba — *Zajta, Csenger* és *Ágerdőmajor* — csak a második vágányról indulnak a vonatok, ami gondot jelent az utasoknak is. Bizony figyelni kell ahhoz, hogy melyik vonat indul egészen balról, középről és egészen jobbról a második vágányról vagy éppen az elsőről, de azért mindenki megtalálja a vonatát...

— *A távolsági szerelvények elhelyezésére csak akkor kerülhet sor a három kilométerre levő tároló vágányra, ha az utolsó vonat is elmegy* — magyarázza az állomásfőnök-helyettes, aki közben éjszaki ellenőrzést is tart, majd így folytatja:

— *Egy ilyen este három vágány feltétlen kell a személyforgalom lebonyolításához, a megmaradt négy vagy a fűtőházba vezető vágánnyal öt áll rendelkezésre a tehervonatok feldolgozására, illetve összeállítására.* Debrecen, Nyíregyháza, Záhony térségéből kétezer tonnás vonatok érkeznek, ezzel szemben Mátészalkáról még két M32-essel is alig ezer tonna továbbítható a gyenge Szamos-híd miatt. A két tartalék tolatásvezetője állandó kapcsolatban van, mert egy rossz „húzás" az egész éjszakát elronthatja.

Arra pedig gondolni sem mer egyetlen rendelkező sem, hogy valamelyik korai teher ki ne menjen, mert akkor a hat irányból érkező, illetve induló személyvonatoknak alig marad három vágány.

Zsoldos Barnabás

A vezetők felhívására

Szocialista brigádok társadalmi munkája

A *miskolci vontatási főnökség* gazdasági és társadalmi vezetői felhívással fordultak a szocialista brigádok tagjaihoz, hogy nyújtsanak segítséget a mozdonyszemélyzet várakozó helyiségének átalakításához, illetve tatarozásához.

A felhívásra sokan jelentkeztek azok közül, akik szívesen vesznek részt a *„csináld magad"* mozgalomban, és a mozdonyvezetői beosztás mellett otthonosan mozognak más szakmákban is. A munkálatokat december 1-re fejezték be. *A szocialista brigádok 700 társadalmi munkaórát dolgoztak, s közel 30 000 Ft-ot takarítottak meg a szak- és segédmunka elvégzésével.*

Munka és tanulás

Tanfolyamelső lett a váltókezelő

A szegedi oktatási főnökség hatéves fennállása alatt több száz dolgozó kiképzésével segítette az igazgatóság szakember-utánpótlását. Csupán a forgalmi-kereskedelmi tanfolyamokból 12-t indítottak, amelyeken közel 350-en végeztek. A legutóbbi ilyen tanfolyam ősszel fejeződött be. Érdekessége, hogy a 29 hallgatóból mindössze egynek, *Cséki Istvánnak* sikerült mindenből jelesre vizsgáznia. Az eminens diákkal munkahelyén, Mindszent állomáson találkoztunk.

— *Egy ismerősöm biztatására jöttem a vasúthoz 1974 nyarán* — idézi vissza a pályakezdést Cséki István. — *Szentes állomáson voltam váltótisztító, majd később váltókezelő.* Az állomás mindkét végén dolgoztam, s lényegében itt ismertem meg e munka minden szépségét a nehézségekkel együtt. Bizony az állomás II-es őrhelyén nem sok időnk volt a pihenésre, mivel a vonatközlekedésen túl, a tolatási mozgások több mint kétharmada körzetünkben bonyolódott le. Innen ágaztak ki a rakodó vágányok, innen volt megközelíthető a vontatási telep is. *Tizennyolc váltó és egy forgalmas gyalogos sorompó volt a felügyeletünkre bízva.*

Cséki István munkájára, szorgalmára felfigyeltek az állomáson és 1980 januárjában Szegedre küldték 9 hónapos tanfolyamra. Itt a gyakorlati életből hozott tapasztalata párosult szorgalmával, s már a tanév első felében is a legjobbak között emlegették. Mint elmondotta, a forgalmi ismeretekkel könnyebben megbirkózott, a hiányzó kereskedelmi tudását pedig a délutáni tanulással pótolta. A rendszeres tanulás, az órák alatti aktivitás meghozta eredményét: *tanfolyamelsőként, kitűnően végzett.*

— *Sokat kellett tanulni, de megérte. A Szegeden hallottakat most itt, Mindszent állomáson nagyon jól hasznosítom. Igaz, ez egy kis állomás, jóval kevesebb a munkám, mint Szentesen volt, de van legalább időm felkészülni az önállósítóra.*

Az állomás dolgozói szolgálatkész, ügyes vasutasnak tartják. Olyan embernek, akit minden érdekel, s akit a nagyobb tudás megszerzése hajt. Már is sajnálják, hogy ha levizsgázik — nagyobb állomásra kerül.

G. J.

Selypen befejezték a répakampányt

A selypi cukorgyárban december 26-án befejezték a répa feldolgozását. A vasutasok a gyár munkáját a folyamatos és pontos szállítással segítették. Ősszel mintegy harminc nyugdíjas vasutas is munkába állt, és példamutatóan vettek részt a szállításban.

Nyíregyháza és Dombrád között

A „Rétköz-expressz" még tartja magát

A századforduló első évtizedének végén épültek meg a *Nyíregyháza—Dombrád* és a *Herminatanya—Balsa Tisza-part* közti keskenynyomközű vasútvonalak. Elsősorban a környékbeli uradalmak, a földesúri birtokok gazdasági érdekeit szolgálták. A mélyfekvésű rétközi, Tisza-parti földek terményeinek piacra szállítását tette lehetővé ez a vonal.

A felszabadulást követően az élet gyökeresen megváltozott ezen a vidéken. A hajdani cselédek, summások, taksások fiainak, lányainak kezemunkája nyomán községek épültek, újultak meg a keskenynyomközű vasút mentén. Csak a régi kisvasút őrizte meg romantikus, matuzsálem jellegét, mintha dacolni akarna a modernizálási törekvésekkel. Igaz, volt olyan időszak, amikor járműparkjának, vágányhálózatának szóba került a korszerűsítése — sőt a vonal meghosszabbítását is tervbe vették. Aztán a Dombrádon át Kisvárdáig tervezett szakasz nem épült meg, és a világháborúban súlyos károkat szenvedett balsai vasúti Tisza-híd rekonstrukciójára sem került sor.

Sok a mendemonda

Az utóbbi években — a közlekedéspolitikai koncepció és a gazdasági megfontolások alapján — országszerte több keskenynyomközű vonalat felszámoltak. Nem kis aggodalomra, mendemondára adott ez okot a rétközi kisvasút mentén élők, a megyeszékhelyre és a környékbeli munkahelyekre utazók körében. Most is, ahogy a Dombrádon élő szüleimhez utazva Nyíregyházán felszálltam a kisvonatra, erről beszélgettünk az útitársakkal.

— *Már sokszor mondták, hogy megszűnik, meg hogy a rádióban is megsiratott „Zsuzsi" vonat sorsára jut ez a szárnyvonal, de a „Rétköz-expressznek" becézett vonat csak tartja magát* — mondja *Pásztor Józsi* bácsi MÁV-nyugdíjas. — *Meg aztán, tudja, az útépítés!* A VOLÁN-buszok száma sem gyarapodott olyan gyorsan, hogy a kisvasút forgalmát a közútra terelhetnék. Igaz, lassan döcög, de mi megszoktuk, hozzánk nőtt ez a vicinális. Nagyon sajnálnók, ha felszámolnák.

Ahogy a megyeszékhelyről kigördülve, a hangulatos sóstói tölgyrengetegben haladunk, *Krúdy Gyula* e helyhez fűződő anekdotái, *Váci Mihály* verssorai jutnak eszembe. Közben a négy rövidke, Bx sorozatjelű, négytengelyes, fapados kocsival a két (!) Mk 48-as mozdonyocska keservesen erőlködik az emelkedőre. Nemsokára hídon haladunk át. Alattunk a V43-as és az utána sorakozó hatvanegynéhány teherkocsi robog tova az acélsínek végtelen országútján.

A mindenes forgalmista

Sóstó-Gyógyfürdő megállóban bevárjuk a Dombrádról Nyíregyházára közlekedő ikerjáratot. Néhány perc múlva a sóstói forgalmista előremegy a váltóig; *kulccsal nyitja a váltót, vágányt állít, s a zöld indítótárcsát magasra emelve jelzi: indíthat a masiniszta.* Ezen az állomáson — mint a vonal többi állomásán — a forgalmista afféle mindenes.

Magunk mögött hagyjuk Sóstót. Gyorshajtással valóban nem lehetne megvádolni a kisvonatot. Nem csoda, ha ilyen sebességgel két és fél óra alatt ér Dombrádra, miközben az 52 kilométeren tizennyolcszor megáll. Kislányomnak és pajtásainak közben egy nénike magyarázza, hogy két évtizede még ezen a vonalon is apró gőzmozdonyok húzták a kocsikat. Én is emlékszem, amikor iskolába menet, vászontarisznyával a nyakunkban hogyan ugrottunk szét, amikor a masiniszta — megelégelve a csúfolódást — kiengedte a fáradt gőzt.

A szerelvényen *Tropa János* egyedül teljesít szolgálatot. Korábban a megyeszékhelyen volt vezénylőtiszt, de az íróasztalt, a több kereset reményében, felcserélte a kalauztáskával. A szakszervezeti bizottság gazdasági aktivistájaként végzett mozgalmi munkát.

— *Sajnos megszűntek a kész jegyek, így sokat kell irkálgatni* — *említi.* — *Most is az egyik jegytömb végefelé járok, de az egész bevétel nem több ezer forintnál.* Hiába, rövid a távolság, kevés a menetdíj.

Legyen az úttörőké

Herminatanya elágazásnál, az ívben — a rossz rögzítőszerkezet miatt lehúzott ablakból — a pálya menti fák ágait is elérik a gyerekek. A szomszédos szakaszban középiskolás diákok szoronganak. Az ibrányi alma materba járnak naponta. Nagyhalász után már csak tucatnyian maradunk a kocsiban. Egy nyakkendős bácsika — mint később kiderült, nyugdíjas pedagógus az egyik közeli tanyai iskolában — mondta, *hogy a Nagyhalászi Kendergyár az egyetlen nagyobb üzem a környéken, ahová a vasút nyersanyagot szállít.* Ezen kívül a dombrádi TÜZÉP-re, időszakonként az újdombrádi szeszgyárhoz szállítanak. Itt a cukorrépaszezon idején legnagyobb a forgalom. Gazdasági megfontolásból azonban a környékbeli közös gazdaságok is már közúton szállítják mezőgazdasági termékeiket az átvevő helyre. A személyforgalom pedig a *Kétérköz—Dombrád* szakaszon jórészt a keddi és a pénteki piaci napokon, és a hétvégeken élénkül meg.

Nosztalgiával szállok le a dombrádi állomáson a raktárnak használt egykori fűtőháznál. Ahogy elhaladunk a szerelvény mellett, kislányom az úttörővasúthoz hasonlítja a vicinálist. *Lehet, hogy rövidesen az úttörők vehetik birtokukba a rétközi vasúti matuzsálemet is?*

Orosz Károly

125 éves a Bécs—Győri Vasút (1.)

Bonyodalmak a vasútvonal építése körül

ÚJSÁGHÍR: A Közlekedéstudományi Egyesület győri szervezetének pályafenntartási és építési szakcsoportja a Bruck—Győr közötti vasútvonal megnyitásának 125 éves évfordulója alkalmából 1980. december 17-én Győr állomás emeleti várótermében a vonal történetét bemutató emlékkiállítást nyitott. Egy hét múlva, december 22-én pedig a Győri Technika Házában diavetítéssel egybekötött emlékülést rendeztek.

Egy bankár ötlete volt

A bécsi déli pályaudvar mellől induló egyik utcát *„Raaberbahn Gasse"*-nak, azaz Győri vasút utcának keresztelték. Az utca első házának tulajdonosa az ÖBB, annak homlokzatán emléktábla magyarázza meg a névadás okát: *a régi Bécsben valahol az utca elején állt az a pályaudvar, melyből Bruckba, majd Győrbe indultak a vonatok.*

A Bécs—Győr közötti vasút tervét még 1836-ban egy bécsi bankár vetette fel, *Sina Simon György* épp akkor kérte az osztrák és a magyar kancelláriától vasúthálózata tervezett vonalaihoz az előmunkálati engedélyt, amikor az országgyűlés megkezdte az első magyar vasútüggyel foglalkozó törvényjavaslat tárgyalását. Még az 1836. évi XXV. tc, szentesítése előtt megkapta a bankár a magyar koncelláriától a magyarországi vonalszakaszok tanulmányozására az engedélyt, s a mérnökök is megkezdhették tereptanulmányaikat. Sina vezető mérnöke, *Schönerer Matthias* a helyszíni felmérések nyomán egy év alatt készült el a vasúthálózat vonalainak terveivel. Ezek alapján *1837. február 27-én a bankár engedélyt kért az uralkodótól a Bécsből Bruckon át Győrbe vezető vonal, az ebből Mosonon át Pozsonyba, és Győrből Gönyűig vezető kiágazás, valamint a Bécs—Bécsújhely, a Sopron—Győr, illetve a Bécsújhely—Gloggnitz közötti pályák építésére.* Az uralkodó 1837. december 19-én jóváhagyta a tervet, ennek alapján báró Sina 1838. március 20-án közzétette vasútépítési programját.

Sina a tervezett vasúthálózat megépítésére részvénytársaságot alapított, s engedélyét erre ruházta át. A részvénytársaság a törzsvonal után választotta a *„Bécs-Győri Vasút Társaság"* nevet.

1837. október 25-én *Szitányi Ullmann Móric*, pozsonyi származású pesti bankár egy másik vasúttervvel jelentkezett: *Pestről a Duna bal partján Pozsonyig építendő vonalra kért előmunkálati engedélyt.* Az engedélyt a helytartótanácstól gyorsan, már november 14-én megkapta. Ez a tervezett vonal, az 1836-os országgyűlés által javasolt vasútvonalak egyike volt. Később ehhez az első vonaltervhez újabb vonalak terveit csatolták, így 1839. májusában Ullmann nagyszabású vasúti koncepcióval lépett a közönség elé.

Megkezdődött a huzavona

Akkor még mindenki, aki az országban vasúti, kereskedelmi kérdésekkel foglalkozott, úgy látta, hogy nem lehet a Duna mindkét partján párhuzamosan vasutat építeni, mert a vízi út mellett vasútvonal számára nem lesz elegendő forgalom. Országos méretű, éveken át húzódó, szenvedélyes vita indult meg a jobb- és balparti vasútvonalak hívei között. *Amikor az országgyűlés 1840. február 28-án Szitányi Ullmann csoportjának megadta a balparti vasút végleges építési engedélyét, a Bécs—Győri Vasút felhagyott a győri vonal megkezdett munkáival és minden erejét a Bécs—Bécsújhely—Gloggnitz vonal építésére fordította.* A kormány a társaság ilyen döntésére visszavonta a Bécs—Győr vonalra adott építési engedélyét, s azt új név felvételére kötelezte. Az ezután 1854-ig

HETVENÖT ÉVES

a Landler Jenő Járműjavító

Szemelvények az üzem történetéből (2.)

A Budapest körülzárására felkészülő 2. Ukrán hadsereg Fót irányából támadó alakulatai 1945. január 10-én reggel úgyszólván harc nélkül foglalták el Rákospalotát és Pestújhelyt. Az erőteljes szovjet előnyomulás lehetővé tette, hogy az Istvántelki *Főműhely* közelében lakó munkások, tisztviselők már január 13-án munkára jelentkezzenek.

A főműhely bejárata előtt várakozókat az MKP üzemi szervezői a *Kaszinó* nagytermébe irányították, ahol gyűlést tartottak. Utána, néhány baloldali munkás kivételével hazaindultak a gyűlés részvevői és csak másnap jelentkeztek munkára, illetve a romok eltakarítására, a megrongált gépek és berendezések rendbehozatalára. Január 17-én már 850-en dolgoztak a romos főműhely területén.

Megindult az újjáépítés

Még ugyanezen a napon a két munkáspárt tagjaiból megalakították az üzemi bizottságot, amely a mozdony- és kocsiosztályban kinevezte a főbizalmiakat, majd úgy határozott, hogy a megválasztott osztálymegbízottak, az osztályvezetők mellett politikai felelősként működnek tovább. Így most már, a megalakult szervezet irányításával teljes erővel megindult az újjáépítés.

Január végére a legfontosabb munkahelyek és szerszámok rendbehozásával egy időben az erőközpontban is megkezdődött az áromszolgáltatás. Ezáltal lehetővé vált a főműhelyben maradt mozdonyok és kocsik javítása. *A sérült járművekből egy hét alatt 28 teher-, 4 tartály- és 4 személykocsit hoztak rendbe.* A mozdonyosztály dolgozói pedig 61 gőzmozdony javításán dolgoztak.

A létszám napról napra nőtt. Szükség is volt a munkáskézre, mert a járművek javítása mellett egyéb feladatokat is meg kellett oldani. A kovácsműhely például *a szovjet hadsereg részére két műszakban ácskapcsokat, a pontonhidakhoz összekötő csavarokat és lópatkókat gyártott.* Húsz nap alatt 2100 hídcsavar, 20 ezer ácskapocs és mintegy 12 ezer lópatkó készült el a műhelyben szovjet katonák közreműködésével.

Az ország gazdasági életének talpraállításában döntő szerepe volt a közlekedésnek. Ezt a főműhely munkásai is felismerték, amikor elhatározták, hogy csatlakoznak a csepeli munkásoknak az újjáépítés célkitűzéseinek teljesítését elősegítő munkaverseny-felhívásához.

A májusban meghirdetett munkaverseny már júniusban éreztette hatását. Az Istvántelki Főműhely *9 gőzmozdony fővizsgáját, 10 főjavítását és 137 futójavítását, 123 személykocsi és 47 poggyászkocsi futójavítását, 51 teherkocsi fővizsgáját és 970 futójavítását végezte el.*

Új feladatot kapott a főműhely

A MÁV Igazgatóság rendelete értelmében elsősorban a teherkocsik javítását kellett szorgalmazni, mert nélkülük nem lehetett megoldani a városok, köztük elsősorban Budapest közellátását. S mivel a sérült kocsik nagy részét nem lehetett a műhelyekbe szállítani, a munkások utaztak ki az állomásokra és ott végezték el a szükséges javításokat.

Az Istvántelki Főműhely munkáslétszáma ebben az időben már meghaladta a kétezerötszázat. *S hogy derekasan dolgoztak, azt az első félévben elért 105 százalékos teljesítményük is igazolja.* Az üzemen kívül, a már helyreállított vonalakon a sérült kocsik javításában kiemelkedő munkát végzők közül a főműhely 37 szakmunkását és 2 művezetőjét az igazgatóság pénzjutalomban részesítette.

A 3 éves népgazdasági tervidőszak idején újabb feladatot kapott a főműhely. A mozdony- és a kocsijavításon felül be kellett fejezni az öntöde, a kovács-, az asztalos- és a famegmunkáló műhely teljes helyreállítását, a mozdonyszerelde tetővilágító üvegszerkezetének kicserélését.

A mozdonyszerelde dolgozói számára különösen nagy feladatot jelentett a súlyosan sérült henger- és kazáncserét igénylő gőzmozdonyok felújítása. A kocsiosztályon pedig, a kéttengelyes kocsik javítása mellett, a személykocsi hiányt pótló teherkocsik gőz- és kályha fűtésének, valamint világításának megoldása okozta a legtöbb gondot.

Kiemelkedő munkasikerek

A két nagy javító osztály kiszolgálását végző megmunkáló osztály munkáját *rendkívüli módon hátráltatta az anyag- és alkatrész-hiány.* A legszükségesebb alapanyagok hiányában a kovácsműhely és az öntöde igénybevétele is megnőtt. Az öntödének például át kellett állni a három műszakos munkáltatásra, mert nemcsak a saját üzem, hanem valamennyi főműhely és fűtőház szürke és színesfém igényét ki kellett elégíteniük.

Az Istvántelki Főműhely dolgozói a 3 éves tervidőszak éveiben is kiemelkedő eredményeket értek el a vasúti műhelyek között meghirdetett munkaversenyben. Az 1948. évi eredmények alapján megnyerték a *„Legjobb vasutas élüzem"* címet és a vasutasszakszervezet vándorzászlaját. A következő hónapok erőfeszítéseit is siker koronázta. Az előző év és 1949 első félévi kiemelkedő eredményeik alapján elnyerték az *„Élüzemek élüzeme"* címet, vele együtt a SZOT Vörös Vándorzászlaját. A magas kitüntetést augusztus 4-én a mozdonyosztály szereldéjében rendezett ünnepségen *Apró Antal*, a SZOT főtitkára adta át az akkor már önálló vállalatként dolgozó üzem vezetőinek.

Visi Ferenc

(Folytatjuk)

Bejárók klubja

Az ingázók, a „korán kelők" jogos igényét elégítették ki Békéscsabán, amikor az állomás felvételi épületében szeptember elsején megnyitották a *„Bejárók Klubját"*.

Az összefogás szép példája ez a klub, mert a létrehozásán a vasút területi és helyi szervezetein kívül a város vezetői egyaránt munkálkodtak. A közös munka eredménye ez az ízlésesen berendezett helyiség, mely könyvekkel, folyóiratokkal, logikai játékokkal, hetente egyszer filmvetítéssel vagy ismeretterjesztő programmal és havonta váltott kiállításokkal várja a látogatókat.

A nyitás óta eltelt négy hónap alatt *több mint 10 ezren látogatták a klubot.* Igaz, csak egy-két órát töltenek ott az utazók, de ezt az időt olvasásra, művelődésre használják fel.

Az igényeknek megfelelően 1981-ben bővül, színesebb és változatosabb lesz a klub programja. Remélve azt, hogy a „korán kelők", a mindennap utazók felüdülést találnak a klubban eltöltött idő alatt.

A brigád ajándéka

Salgótarján állomás Landler szocialista brigádja már több éve patronálja özv. Kondorosi Alajosné nyugdíjast, akinek férje régebben pályamesterként dolgozott a vasútnál. A brigád tagjai legutóbb kettőezer forintért szenet és tűzifát vásároltak az idős özvegy számára. A tüzelőt a lakásra szállították.

Szakszervezeti Jogsegélyszolgálat

A *Szakszervezeti Jogsegélyszolgálat* számai — a korábbi közkedvelt Válaszolunk sorozat új formában való folytatásaként — 1980. januártól havonta jutnak el az olvasókhoz, közérthető formában adnak tájékoztatást szakszervezeti és szövetkezeti tagoknak, bizalmiaknak, aktivistáknak és tisztségviselőknek a dolgozó kollektívákat és egyéneket érintő jogi kérdésekről, az új jogszabályokról.

A kiadót az orgánum ilyen formában való kialakítására elsősorban az a megfontolás vezette, hogy a szakszervezeti munka, a bizalmiak tevékenysége, az érdekvédelem elválaszthatatlanul összefügg a jogszabályozással. Törvények, rendeletek, szabályzatok ismerete nélkül nem lehet sikerrel képviselni a dolgozók érdekeit. A Jogsegély a szakszervezeti tisztségviselők és bizalmiak munkájához folyamatosan nyújtja a szükséges ismeretanyagot, hozzáigazítva azt a változó jogszabályokhoz.

A szakszervezeti jogsegélyszolgálatok utóbbi években kialakult intézményhálózata ma már hatékonyan segíti a dolgozókat mindennapi ügyeik intézésében. Szükséges, hogy a jogsegélyszolgálatok szóbeli tájékoztatását írásos formában kiegészítse egy olyan kiadványsorozat, mely egyúttal a dolgozókat segítő új intézmény orgánuma is.

Más jogpropaganda-kiadványoktól az különbözteti meg, hogy a munkahely, a dolgozók szempontjából közelíti meg a jogi kérdéseket és különös figyelmet szentel a munkahelyi kollektívát érintő jogi szabályoknak az ismertetésére, azaz a szakszervezeti mozgalom, a vállalati és szövetkezeti munkahelyek jogpropaganda orgánuma. Egy-egy száma — és ebben is különbözik más kiadványoktól — sok témát ölel fel és állandó olvasóinak hónapról hónapra folyamatos információt nyújt.

A Jogsegély fő témakörei: a munkajog, a társadalombiztosítás, az üzemi demokrácia, a jogsegélyszolgálat tevékenysége, az érdekvédelem, a vállalatot és a dolgozókat érintő új jogcímszabályozások, a dolgozók élet- és munkakörülményeivel kapcsolatos rendelkezések.

Állandó rovataiban folyamatosan ismerteti az új jogszabályokat: felhívja a figyelmet az időszerűvé váló rendelkezésekre, jogeseteket, történeteket közöl, foglalkozik a szövetkezetek, munkahelyek sajátos kérdéseivel.

Figyelemmel kíséri az orgánum a *Munka Törvénykönyve* változásait, közli a kiegészítéseket és módosításokat az 1980-ban megjelent a *Munka Törvénykönyve* és végrehajtási utasításai című kiadványhoz.

Bécs—Gloggnitzi Vasút Társaság néven szerepelt.

Ilyen végnévvel kérte a társaság 1844-ben újra a Bécs—Győr vasútvonal építésének engedélyezését. Az új engedéllyel azonban módosított vonalvezetéssel folytatta a négy évvel korábban megszakított pályaépítést. A Bruck állomásig elkészült vasútvonal 1846 szeptember 12-én került megnyitásra.

Ez a vonal szokatlan módon épült. *Építési engedélye ugyanis csak az osztrák területre volt, végállomása azonban mégis magyar területre került.* A társaság mérnökei ugyanis úgy látták, hogy a brucki állomás elhelyezésére csak Bruck város magyarországi területen lévő földjein van megfelelő terep, a Lajtán innen. Erre pedig az országgyűléstől nem volt engedélye. Moson megye hatóságai azonban mégis hozzájárultak az ilyen módon történő állomásépítéshez. Ám kikötötték, hogy az állomáson működő osztrák hatóságoknak semminemű működési jogkörük nem lehet magyar állami területen. Figyelmeztették a társaságot arra is, hogy a forgalom felvétele előtt rendezzék a határforgalom lebonyolításának módozatait.

Gönyü helyett Új-Szőnyig

A készülő forgalomfelvétel hírére a megye biztost rendelt ki az állomásra, noha a határforgalom ügyében a rendezés még nem történt meg. Amíg csak személyforgalom volt a vonalon, nem is volt ebből bonyodalom. Amikor azonban 1846. október 12-én felvették az áruforgalmat is, *összeütközésre került sor a megyei biztos és az osztrák vámszervek között.* A biztos a megyei hatóságok rendelkezésére az osztrák vámtisztviselőket kiutasította Bruck állomásról. Négyhónapi éles vita után — addig szünetelt az áruforgalom — az uralkodó közbelépésére rendezték a határforgalmi kérdéseket, és 1847. január 18-án megindult az áruforgalom is az új vasútvonalon.

1848 őszén a honvédcsapatok a pályát osztrák területen több helyen megrongálták, s a Lajta hídját is felszedték, így csak decemberben, amikor Windischgrätz csapatai átkeltek a Lajtán, vehette fel a társaság ismét a forgalmat Bruckig.

A vasúttársaság 1854-ben kért engedélyt a vonal továbbépítésére a kormánytól. Az építési engedéllyel együtt jogot kapott eredeti nevének újrafelvételére is. 1838-ban még a Győrtől Gönyüig, a dunai kikötőig vezető szárnyvonal terveit fontolgatta a társaság. Gönyü azonban időközben veszített jelentőségéből, *tehát módosítottak az első terveken, s már Új-Szőnyig kérték és kapták az engedélyt a folytatáshoz.* 1855. december 24-én futott be Győrbe az első személyvonat. Ekkor a földmunkák már Győrön túl is készen voltak. A vasút 1856. augusztus 10-én megnyílt Új-Szőnyig. Az állomás itt a Dunapartra épült, hogy a közvetlen hajó-vasút átrakást lehetővé tegyék.

Fellendült Győr kereskedelme

Bécs—Győr között napi két pár vonat volt forgalomban. A nappali vonatpárt az új-szőnyi vonal megnyitásával Új-Szőnyig és vissza közlekedtették. *Új-Szőnyben a vasútállomás közelében hajóállomás épült, ahol felvont zászlóval jelezték, ha a pesti, vagy bécsi hajóra volt felszálló utas.* Győr számára jelentős fejlődést hozott a vasútvonal megnyitása: gabonaforgalma megnövekedett, s hamarosan *„kis-Bécs"-nek* kezdték nevezni az élénk kereskedelmet folytató várost.

A vasútvonal azonban már a Bruck—Győr szakasz megnyitása előtt új pénzcsoport kezébe került: *megvásárolta egy francia tőkecsoport, az Osztrák Államvasút Társaság.*

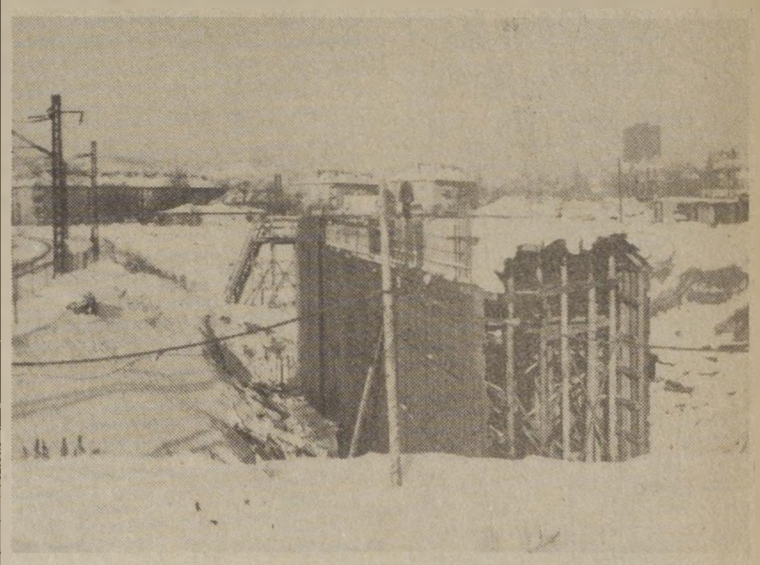
A bécs—győri vasút megnyitása még csak helyi jelentőségű esemény volt, országos jelentősége szűk, legfeljebb a külkereskedelem, a gabonaexport növekedése terén hozott eredményt. Így a hajózás élénkülését is jelentette. Kapcsolata az ország belső területeivel nem volt, s csak az 1860-ban megnyitott *székesfehérvár—új-szőnyi* és az 1861-ben átadott *nagykanizsa—budai* vonalon, alapos kerülőt jelentő pályán létesült kapcsolata a fővárossal.

Lovas Gyula
Kovács László

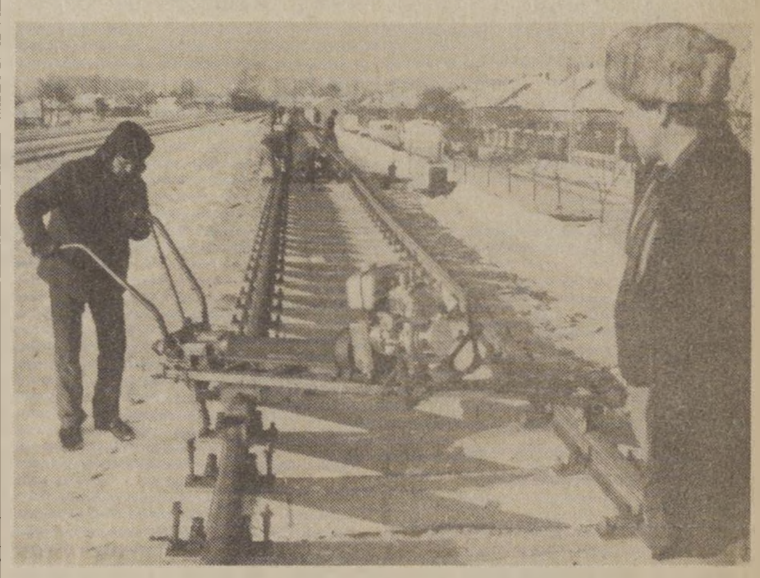
(Folytatjuk)

Télen – Kelenföldön

Télen sem szünetel a kelenföldi pályaudvar átépítése. Folyamatosan cserélik a sineket, és építik a pályaudvar alatti alagutat, amely Kelenföldet köti majd össze az őrmezői lakóteleppel. Nyolc vállalat dolgozik a területen. A folyamatos anyagszállítást december elején a zord időjárás akadályozta



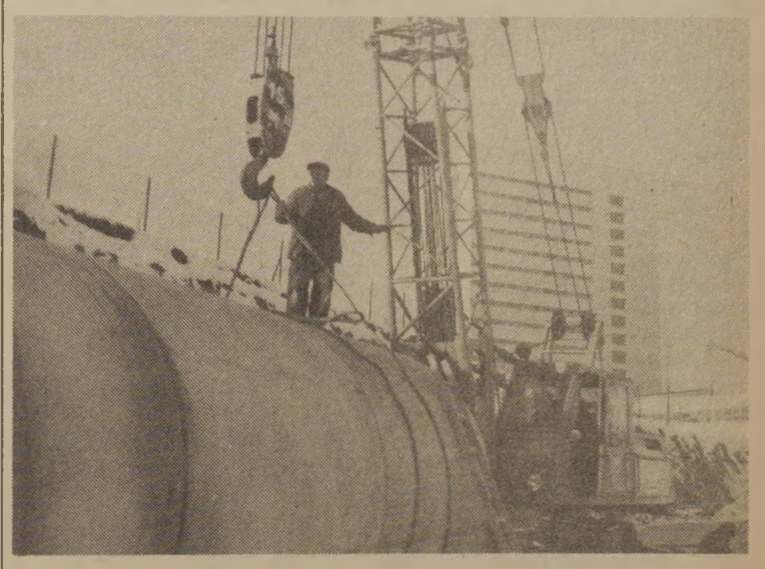
Épül a szintbeli keresztezés betonpillére



Folyamatosan fektetik az új sínmezőket is. Helyszűke miatt kisgépekkel dolgoznak



A csatornázást nehezíti a talajvíz. Az erőgépek nehezen küszködnek a fagyos talajjal



A sasadi árokba több mint két méter átmérőjű betoncsöveket fektetnek
(Zelman Ferenc képriportja)

MIT TARTALMAZZANAK

az 1981. évi újítási feladattervek

MINDENÜTT FORDÍTSANAK GONDOT A DEMOKRATIKUS ELVEK ÉRVÉNYESÍTÉSÉRE

Az újítási feladatterv az újítómozgalom vasúton belüli tervszerűségének alapvető eszköze. A szakmailag jól megalapozott, gondosan előkészített és kimunkált, közérthető újítási feladatterv — amennyiben azt a dolgozókkal széles körben ismertetik — *jelentősen hozzájárulhat a céltudatos, tervszerű újítási tevékenységhez, ösztönző, mozgósító szerepe is értékes.*

Újítási feladattervet kell készíteni, szükség szerint, de legalább évente egyszer valamennyi elbírálási joggal felruházott szolgálati főnökségnek a saját területét érintő feladatok megoldására.

A feladattervi témák összeállításánál különös gondot kell fordítani a demokratikus elvek érvényesülésére. E célból javasoljuk a vasúti főosztály tervgazdasági és műszaki fejlesztési szakosztály által szerkesztett *„Feladattervi témakereső lapot"* felhasználni. A *„témakereső lapokat"* a szocialista brigádoknak és az irányító munkakörben foglalkoztatott dolgozóknak azzal kell megküldeni, hogy munkaterületükön az ott dolgozókkal közösen vizsgálják meg mindazokat a problémákat, amelyek megoldása előmozdítja a termelékenység emelését, az önköltség csökkentését, a forgalom zavartalan biztosítását, a baleset megelőzését, stb.

Azokkal a szocialista brigádokkal, vagy dolgozókkal, akiktől várható egy-egy téma megoldása, a megoldás érdekében előzetes szerződést kell kötni. Az ilyen szerződések az újítók számára előnyös garanciát, jogbiztonságot nyújthatnak.

Az elmúlt években meghirdetett feladattervi témák tartalma — az abban megfogalmazott műszaki-gazdasági célkitűzések — 25 százaléka nem bizonyult közérthetőnek. Ez is korlátozta az újítói kedv célirányos kibontakoztatását. A témák túlnyomó többsége műszaki jellegű volt. A jövőben növelni kell a munka- és üzemszervezési témák meghirdetését.

A javasolt feladattervi témákat bizottságnak kell felülvizsgálni. A bizottságban az egyszemélyi elbírálónak a témával kapcsolatban a felvilágosítást adó dolgozónak, a szakszervezet, a KISZ képviselőjének és az újítási ügyintézőnek kell részt venni.

A feladatterv tartalmát tekintve alapvető követelmény:

— hogy a termelési; gazdálkodási feladatok során jelentkező problémák, akadályok elhárításával kapcsolatos komplex megoldásokat tűzzék célul;

— együtt készüljön el és tartalmilag legyen összhangban a vasút éves műszaki-gazdasági tervével, különösképpen a konkrét műszaki-fejlesztési célkitűzések és intézkedések meghatározásával;

— a közvetlen termelési célok mellett, azzal együtt és legalább olyan súllyal tartalmazza a dolgozók egészségvédelmével, a munkásvédelemmel, a munkakörülményekkel, a kulturált utazással, annak javításával összefüggő problémák megoldására való mozgósítást és ösztönzést;

— pontosan és érthetően tartalmazza annak a meglévő állapotnak (körülménynek) a leírását, amelyen változtatni kellene, másrészről a lehetőségek keretein belül a megoldandó feladatokat és a megoldással elérendő célt, valamint az indokolt és lehetséges előírásokat és követelményeket;

— tartalmazza a probléma megoldásához felhasználható szakirodalom megjelölését, esetleg beszerzésének forrását;

— jelölje meg a feladattal kapcsolatban azt a személyt, (szolgálati helyét és telefonszámát), aki felvilágosítást, szakmai tanácsot nyújthat;

— tartalmazza az újítók anyagi elismerésének módját, mértékét.

A feladattervi témákat — meghirdetésük előtt — koordinálás céljából fel kell terjeszteni a közvetlen felügyeleti szervhez.

Az újítási feladattervek meghirdetésük után visszavonásig, vagy a feladat megoldásáig érvényesek. A megoldás elfogadása esetén a különdíjat 30 napon belül ki kell fizetni, függetlenül attól, hogy a feladat a tárgyévi, vagy korábbi újítási feladattervben szerepel. A különdíj összegét az újítási díjból nem szabad levonni.

Dr. Gyóni Béla

Kommunista műszak

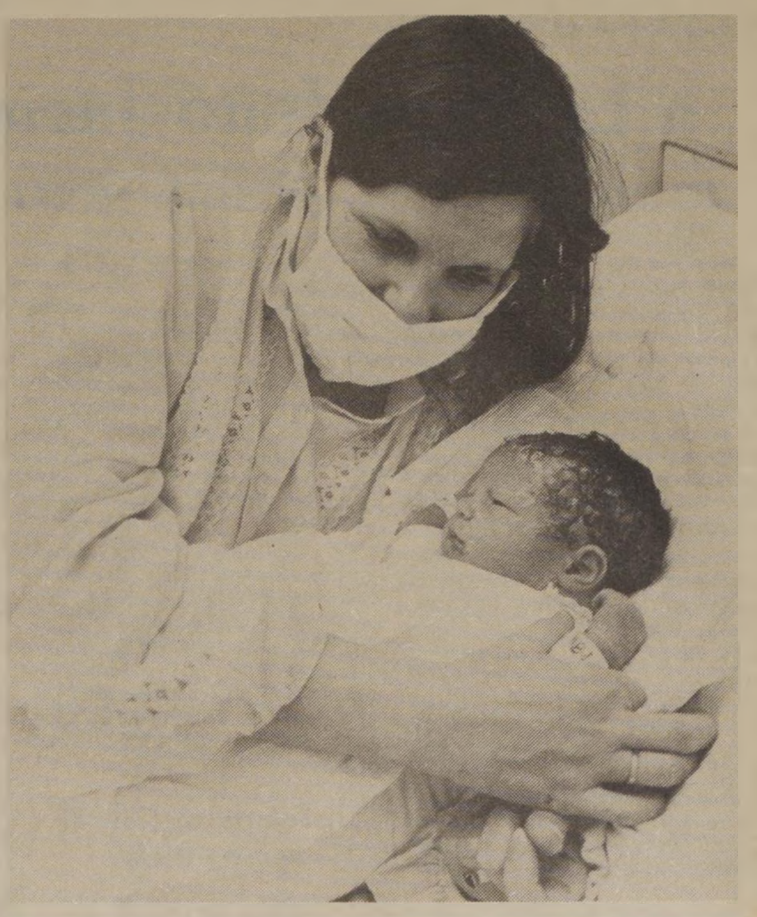
A *Magyar Vöröskereszt* megalakulásának 100. évfordulója alkalmából meghirdetett Főváros az öregekért akcióhoz csatlakoztak a *Landler Jenő járműjavító* dolgozói is. A *Steinmetz Miklós* szocialista brigád kezdeményezésére kommunista műszakot tartottak.

A hét végi szabad szombatra meghirdetett kommunista műszakra az üzem közel 1300 dolgozója, 100 vendég, köztük szovjet katonák, nyugdíjasok vettek részt. A műszak részvevői 6000 utalványozott órát teljesítettek. *Az elvégzett munka értéke 117 ezer forint volt.*

Fenyőfaünnep

A győri körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága december 13-án, a vasutasok Arany János Művelődési Házában fenyőfaünnepséget rendezett a főnökség dolgozóinak gyermekei részére.

Bende Ildikó színművésznő szórakoztató műsora után a télapó megajándékozta a kicsiket. A hangulatos ünnepség költségeihez a hegyeshalmi *Gagarin* szocialista brigád — a jó munkájukért kapott jutalomból — ezer forinttal járult hozzá.



Az új év első órájában huszonkét csecsemő született az országban, tizenöt leány és hét fiú. Gyöngyösön a Bugát Pál Kórház szülészet-nőgyógyászatán 1981. január 1-én 0 óra 1 perckor látott napvilágot Halasi Istvánné helybeli lakos kisfia 3,35 kilogramm súllyal. Az egészséges csecsemő boldog édesapja a MÁV villanymozdonyvezetője

Kép és szöveg: Szabó Sándor

KÉRDÉS EGY ÚJÍTÁS ELBÍRÁLÓIHOZ:

UTAZTAK MÁR ÖNÖK TÉLEN, NYITOTT VÁGÁNYGÉPKOCSIN?

A mátészalkai pályafenntartási főnökségen ezelőtt három évvel rendszeresítették a főpályamesteri szakaszokat. A vonalat beutazó, ellenőrző pályamester így 100—130 km-t is utazik egy-egy alkalommal télen, nyáron, esőben, szélben, fagyban. Aki egyszer már utazott az úgynevezett *pvg*-n, tudja mit jelent az, amikor a kabát ujján befúj a szél, a szőrpokrócba bugyolált láb majd lefagy.

Az újítás triója — *Murvai Miklós* pályamester, *Kóródi Kálmán* motorszerelő és *Szilágyi László* vonalkezelő közül az utóbbival beszélgettünk az év elején beadott újításukról.

— A pályamesterek a nyitott pvg-n utaznak, s a bundán kívül más melegebb öltözet részükre nem jár, míg a TVG-vezetők és a más, zárt szekrénnyel ellátott gépkocsik vezetői még halina csizmát is kapnak! — tájékoztat *Szilágyi László*, aki egyben a csomóponti KISZ-bizottság titkára is.

A három fiatal műszaki szakember ezért elhatározta: véget vet ennek az áldatlan állapotnak. A meglévő szélvédőhöz olyan vezetőfülkét szerkesztettek, ami nem gátolja a kilátást, nem akadályozza a figyelési kötelezettséget, egyben védi utasait az időjárás viszontagságaitól.

A szögvasból kialakított keretbe plexitet helyeztek, de az újítási leírásban más lehetőséget is javasolnak az újítók. A főjavításból kikerülő pvg-k már így hagyhatnák el a műhelyt. Az újítás során azt is megvalósították, hogy egy személy alkalmas helyen továbbra is el tudja távolítani a vágányról, illetve meg tudja fordítani a járművet.

Az első próbálkozást március 14-én a debreceni vasútigazgatóság építési és pályafenntartási osztálya elutasította, azzal az indokkal, hogy a Vezérigazgatóság a korábbi hasonló, de a megoldásban mégis más újításokat is elutasította. Tehát már a „lépcső" első fokán megbotlott" az ügy.

A három újító nem hagyta magát, *fellebbeztek* a Vasutasok Szakszervezete területi bizottságához, amely újra bekérte az anyagot, és az osztálynak ezt javasolta: *„Az újítók vázlatrajz szerint becsatolt javaslata megállapításunk szerint munkavédelmi szempontból megfelelő, s külsőleg is kivitelezhető."* Ez június 20-án volt, ám azóta sem történt semmi, pedig újra itt a tél, a vonalat járni kell.

— Oly sokszor hallani, hogy a vasút igazi mostoha gyermekei a pályafenntartásiak. Ez így nem fedi a valóságot, tudom, de az mindenképpen elszomorító, hogy egy-egy észszerű javaslatnak a kínok kínját kell megjárnia. Beszélgető partnerem mondta, hogy három évig járta a vonalakat, és nincs az az időjárás-változás, amit a karja, válla ne érzékelne. Talán egyszer ismeretlen lesz az ízületi betegség a mi utódaink számára — mondta reménykedve az alig harmincéves vonalkezelő.

Zsoldos Barnabás

JANUÁR 1-TŐL

Emelkedik a nyugdíjas CSÉB-tagok életbiztosítási összege

Az *Állami Biztosító* közleménye szerint január 1-től — változatlan díj mellett — felemelik a nyugdíjas CSÉB-tagok életbiztosítási összegét.

Sokan emlékszünk még arra a néhány év előtti, televízióműsorra, ahol egy nyugdíjas panaszolta, úgy érzi, ő már kevesebbet ér. Amíg aktív dolgozó volt, 40-es CSÉB-biztosításának életbiztosítási összege 30 000 forint volt, egy héttel nyugdíjazása után már csak 9000 forint. Hát ennyit csökken a nyugdíjas értéke?

Az esetnek nagy visszhangja volt — ezt többek között az ÁB szakemberei is igazolhatják.

Hogyan is állunk ezzel a kérdéssel? Valóban kevesebbet ér a nyugdíjas?

Egyszerű számítások alapján megállapíthatjuk, hogy a dolgozó, aki mondjuk 40 éves korában CSÉB 40-es biztosítást kötött, nyugdíjazásáig 9600 forintot fizetett be. Ezért az összegért az ÁB a már jól ismert kockázatok — élet-, balesetbiztosítás, ápolási térítés — anyagi fedezetét vállalja. Tehát nyugdíjban a 9000 forint életbiztosítás semmiképpen sem igazságtalan, mivel a biztosítási konstrukció más részeivel, kockázatvállalásokkal összhangban álló térítés.

Az ÁB a társadalmi igények kielégítésére törekedve, *január elsejétől felemeli a már nyugdíjas CSÉB-tagok életbiztosítási összegét.* Ez az összeg a CSÉB biztosítási formák függvényében emelkedik. A legszembetűnőbb változás azoknál a biztosításoknál tapasztalható, amelyet régebben kötöttek meg és a CSÉB-tagnak — mint nyugdíjasnak — már nem állt módjában, hogy korszerűbb, nagyobb szolgáltatást nyújtó módozatba lépjen át.

A nyugdíjas CSÉB-tagok életbiztosítási összege 1981. január elsejétől:

15 forint havidíjas biztosításnál	**3 000 helyett**	**7 000 Ft**
20 forint havidíjas biztosításnál	**4 500 helyett**	**8 000 Ft**
25 forint havidíjas biztosításnál	**6 000 helyett**	**9 000 Ft**
30 forint havidíjas biztosításnál	**7 500 helyett**	**10 000 Ft**
40 forint havidíjas biztosításnál	**9 000 helyett**	**12 000 Ft**
50 forint havidíjas biztosításnál	**12 000 helyett**	**14 000 Ft**
80 forint havidíjas biztosításnál	**18 000 helyett**	**20 000 Ft**



Barnák István pásztói nyugdíjas vasutas nyerte a hatvani galambkiállítás első díját, a képen látható mondain fajtájú galambjával.

SZÁZÉVES

a miskolci vasútigazgatóság

Jubileumi ünnepség az igazgatóság kultúrtermében

Kettős évfordulót ünnepeltek december 3-án a miskolci igazgatóság kultúrtermében. 1944. december 3-án szabadították fel a szovjet csapatok Borsod-Abaúj-Zemplén megye székhelyét, az ország második legnagyobb városát, Miskolcot. A másik évforduló a miskolci üzletvezetőség megalakulásával kapcsolatos. Száz évvel ezelőtt — 1880-ban — lett önálló üzletvezetőség (a mai igazgatóság elődje) Miskolcon.

Az ünnepséget *Zombori Lajos*, a területi szakszervezeti bizottság titkára nyitotta meg, majd *Hernádi István* vasútigazgató mondott ünnepi beszédet. Ismertette többek között a vasút száz esztendő alatt történt fejlődését, az eredményeket.

Az ünnepség után a résztvevők megtekintették a vasútüzemi KISZ-bizottság kezdeményezésére rendezett miskolci vasúttörténeti kiállítást.

MEGJEGYEZZÜK

Széngáz van, meleg nincs

Ahol füst van, ott meleg is van — tartja a régi közmondás. Mi az ellenkezőjéről győződtünk meg *Kisvárdán*, az állomás alig egy évtizede épült váróterében. Az ünnepi forgalom közepette útitársaimmal a hideg elől húzódtunk meg a nemdohányzó váróterem sarkában. Asztal sehol, ülőalkalmatosság is csak egy-kettő, az is törött.

Lehettünk vagy félszázan, többsége tíz éven aluli gyerek. Néhány perce érkeztünk a 9702. számú gyorsvonattal. A váróteremben diákok szívták a cigarettát, mit sem törődve a tiltó táblával.

A szomszéd padon ülő fiúcska fázó kezét édesanyja dörzsölgette. Mitagadás, nekem se volt melegem. Mikor éppen a forgalmi iroda felé indultam, az ajtónál összetalálkoztam a fűtővel. Púposra rakott talicskán brikettet tolt a váróterem végében levő kazánházhoz. Megkérdeztem: miért csak déli fél tizenkettőkor gyújtja meg a kazánban a tüzet?

— Már kora reggel égett. Ha kételkedik, jöjjön közelebb, megmutatom.

Ezzel felnyitotta a kazán ajtaját, benne nagy lánggal égett a fiatal szén.

— Ha ég, miért nincs meleg?

— Tudja, ezt a kazánt koksztüzelésre tervezték, de már három éve csak tatai szenet kapunk. Ezt meg kár benne elégetni, mert az utasok úgyse látják hasznát. Csak a kéményen távozik a meleg. Mondtuk már, adjanak hozzá kokszot, vagy alakítsák át ehhez a szénhez a berendezést, de hiába.

Közben megérkezik *Gyarmati Pál* anyag-leltárszámadó, aki a következőkkel egészíti ki a fűtő észrevételeit.

— Három éve küszködünk ezzel a kazánnal. Akkor import kiváltásra hivatkozva, a debreceni igazgatóságtól levélben közölték velünk, hogy tatai brikettel tüzeljünk a koksz helyett. Évente 400 mázsa brikettet kapunk, aminek többsége a váróteremben kellene, hogy melegítsen, de látja — mutat a kazán felé — csak fölöslegesen elfüstöljük.

Együtt megyünk az irodába, ahol iratköteget vesz elő.

— Nézze, itt vannak az ügyiratok, melyeket állomásfőnökünk aláírásával megküldtünk az igazgatóságnak, de a helyzet azóta sem javult. Naponta sok ember tölt állomásunkon rövidebb-hosszabb időt, különösen ilyenkor, ünnepek idején. Nem mindegy, milyen véleményt alkotnak a vasútról. *Asztalt és meleget nem tudok ígérni, de a tisztaságra jobban oda fogunk figyelni* — mondja Gyarmati Pál.

Mire az irodából visszaérek a váróteremhez, az utasok valamennyien az ajtó előtt toporognak. Bent elviselhetetlenül nagy a füst. A fűtő csonka seprűjével a kazán körül végzi dolgát, de nem bírja sokáig a fojtó széngázt, ő is kijön. Fejébe húzza sapkáját, s a széngázt meg a bürokráciát szidva elindul a régi váróterem felé. Mi pedig azon tanakodunk: *vajon meddig kell még fagyoskodni Kisvárdán a váróteremben?*

Orosz Károly

A munka tervszerűen halad

Az épülő BAM egyharmadán már megindult a vasúti forgalom

Hat évvel ezelőtt a Bajkál—Amur vasúti főútvonal építésére indult ifjúsági építőbrigádnak átnyújtották a BAM jelképes kulcsát. A brigád egyik fele a nyugati, a másik a központi szakasz építéséhez látott hozzá. Majd akkor egyesülnek ismét, amikor az egész BAM-on megindulhat a forgalom.

— *Mikor kerül sor erre az eseményre?*

— A Bajkál—Amur főútvonalon a forgalom megindítását 1984-re tervezzük. A vasútvonal állandó üzemeltetésére azonban csak két év múlva, 1986-ban kerül sor.

— Korábban feltették a kérdést, miért kell sietni a BAM építésével? Mikor fognak megtérülni a vasútvonal építésébe beruházott óriási összegek?

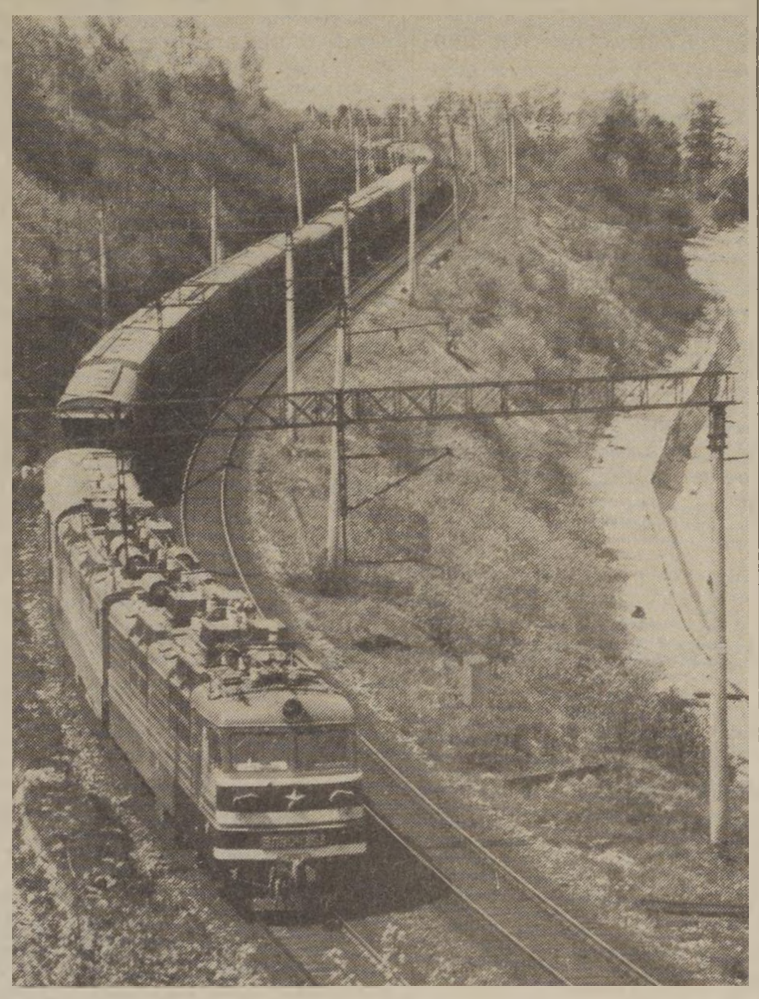
— Valóban voltak ilyen vélemények. De már akkor is világos volt, hogy Szibéria és a Távol-Kelet gazdaságának szüksége van a Csendes-óceánig vezető második vasútvonalra. Ezeknek a területeknek a potenciálja gyors ütemben növekszik, és hozzájárulásuk az ország gazdaságához évről évre egyre jelentősebbé válik. Ugyanakkor ha a Szovjetunió térképére pillant az ember, láthatja: *a központi és nyugati területeket sűrűn hálózzák be a vasutak, keleten azonban lényegesen kevesebb a vonal.* Az ország nyugati részét a Csendes-óceán partvidékével gyakorlatilag csak egyetlen átszelő vasútvonal köti össze, a híres transzszibériai vonal, amelyet még a század elején építettek. Ez a gazdag ásványkincslelő helyektől messze halad.

— Az építők a számos nehézség ellenére sikeresen megbirkóznak az eléjük tűzött feladatokkal. A természet sok kellemetlen meglepetéssel szolgál itt: nehezen járható, meredek hegygerincekkel, kőomladékokkal, hóolvadás utáni vastag jéglerakódásokkal, hólavinákkal, kőpatakokkal. *A hőmérséklet télen eléri a mínusz 60 Celsius-fokot.* Nyáron pedig a hihetetlenül nagy hőség, a szúnyogok, a muslicák teszik próbára az építőket.

— *Jelenleg a több mint 3110 kilométer hosszúságú fővonalból 2000 kilométeres szakaszon folynak a munkák.* 1100 kilométeren már megindulhatott a forgalom. Az idén ezen a szakaszon több mint kétmillió tonna tüzelőanyagot szállítanak. A BAM tehát nemcsak épül, hanem folyamatosan üzemel is, s a beruházások lassan visszatérülnek.

— Nyilván, minél közelebb kerül az építés befejezése, annál aktuálisabbá válik a BAM vonzáskörzetébe tartozó területek fejlesztése?

— Igen, hiszen az irkutszki terület északi vidékein, a Brját Autonóm Köztársaságban, a csitai és az amuri területeken, a habarovszki területen áthaladó vasúti fővonal vonzáskörzetébe olyan hatalmas ipari övezet tartozik, amelynek a területe másfél millió négyzetkilométert tesz ki. *Ez nagyobb, mint Nagy-Britannia, Franciaország és Olaszország együttvéve.* Ezért a BAM vonzáskörzetébe tartozó övezet gazdasági hasznosításában különös figyelmet szentelnek a népgazdaság valamennyi ágának. Ami igen fontos: a BAM-övezet fejlesztésének kezdete óta az összes munkák a természetvédelem figyelembevételével folynak. *A BAM-mal lényegesen megjavul az összeköttetés a Kamcsatka-félszigettel, a Szahalin-szigettel, valamint a Távol-Kelet más területeivel.*



Hosszú szerelvény kígyózik valahol Szibériában

— És még egy fontos rendeltetése a Bajkál—Amur vasúti fővonalnak a teheráruk tranzitálása, amely a legrövidebb útvonalon történik majd, a kontinens európai részéből a Csendes-óceán körzeteibe és vissza. *A teherrakományok útja több mint 400 kilométerrel rövidül meg,* s lényegesen meggyorsítja és olcsóbbá teszi a szállítást a transzszibériai kontinentális hídon.

Néhány év múlva megkezdődik a rendszeres vasútforgalom az új fővonalon. Folytatódik-e a BAM-hoz kapcsolódó vasútvonalak építése?

— Sokak véleménye szerint *a BAM üzembe helyezésével még vonzóbb távlatok nyílnak a Szovjetunió északkeleti területeinek gazdasági kiaknázására.* Nos, a Dél-Jakutia kokszolható szénmezőinek a feltárása nagy súllyal esett latba a Tinda—Berkakit—Ugolnaja vasútvonal megépítésénél. Jakutföld, a magadani terület gazdag, de még kiaknázatlan természeti kincseinek komplex gazdasági hasznosításához idővel szintén szükségessé válik a vasútvonal kiépítése észak felé. A jakutföldi fejlesztésekkel foglalkozó — nemrég rendezett — konferencián szó volt a Berkakit—Jakutszk közötti 900 kilométeres vasútvonal megépítéséről. Később a vasútvonal minden bizonnyal Magadanig hosszabbodik majd.

Vlagyimir Szafronov
APN

Külpolitikai fórum

A szocialista országokban szerzett tapasztalatairól december 16-án a Nagykanizsai vontatási ebédlőben a szocialista brigádok részére élménybeszámolót tartott *Shéll Gyula*, a Magyar Rádió külpolitikai rovatvezetője. A fórumszerű előadást a dolgozók által feltett aktuális kérdésekre adott válaszok zárták.

Előadások, üzemlátogatások

A KTE szentesi csoportja sokat tesz a tagok szakmai ismereteinek bővítéséért

A Közlekedéstudományi Egyesület szentesi csoportja nemrég számbavette az 1980-as év tevékenységének eredményeit. A csoport hasznos munkát végzett a szakmai ismeretek bővítése érdekében. Számos vasúti témájú előadást rendeztek. Tapasztalatcserén voltak a GANZ Gyárban, a Bakony Műveknél, a VIDEOTON-nál és még számos helyen. A KTE szentesi csoportja a vasutasokon kívül tömöríti a tv-állomás és az AFIT dolgozóit. A csoporthoz tartozik a tanács műszaki osztálya is.

Az 1981-es év programja is gazdagnak ígérkezik. Többek között megvitatásra kerül a vasúti felépítmény fejlesztése, a dízelmotorok diagnosztikai vizsgálata, az üzemfőnökségek szervezési eredményei. Az autótechnikai újdonságokról is lesz eszmecsere. A tv-állomás dolgozói a központi vevős antennarendszerek többoldalú felhasználásáról tájékoztatják az érdeklődőket. Tanulmányi kirándulást szerveznek a szolnoki pályaudvarra, a győri RÁBA Gyárba. Megtekintik a metró építését és a paksi erőművet. Folyamatosan figyelemmel kísérik majd a Szentes—Csongrád között épülő Tisza-hidat.

A VASÚT JÖVŐJÉNEK ZÁLOGA:

Tisztaság, kényelem, biztonság és az utasok figyelmes kiszolgálása

(Brüsszeli tudósítás)

Amióta tömegesen az autó volánja mögé ülünk, a hajdan jogosan megbecsült vasút erősen vesztett népszerűségéből. Sokan rangon alulinak tartják a vonatokon való közlekedést, amelyről azt vélik, hogy az áruforgalom lebonyolításán kívül csak az igazán „szegények" utaztatására szolgál.

HELYREÁLLT A TEKINTÉLY

Aztán... a bonyolult nemzetközi politika „gondoskodott" a lefitymált vasút tekintélyének helyreállításáról. Az olaj világpiaci árának mérhetetlen drágulása ma már egyre több úrvezetőt tesékel ki a benzint faló gépkocsikból... és a tegnap még lenézett vasutat hajlamosak vagyunk újból megsüvegelni.

A belga államvasutak nemrég Brüsszelben egy igen gazdag, tartalmas kiállítást tárt a látogatók elé, ahol írásban, képekben és ma már csak műemlékként kezelt ritka példányokon keresztül *tárgyilagosan bemutatták a híres belga vasút történetét.* A kiállításnak roppant nagy sikere volt.

Külön figyelmet érdemelt az a több világnyelven megjelent 557 oldalas tanulmány, amely a vasút jelenéről és jövőjéről igyekszik igaznak tűnő képet festeni. Ebből a részletes, szakszerű tanulmányból megtudjuk, hogy a vasút, amely az elmúlt 30 esztendőben vesztett jelentőségéből, ma újból *a tömegközlekedés gazdaságos megoldásának eszközeként került az előtérbe.* A világ legtöbb gazdaságilag fejlett államának kormánya felismerte a hibás szemléletből (vagy divatból), lenézett vasút elhanyagolásának káros következményeit, és az 1950-es évek óta első ízben tetemes összeget szán a vasutak korszerűsítésére, fejlesztésére.

ÚJ ARANYKOR

A nyugati világ 1980-ban például több mint 3,5 milliárd dollárt fordított a vasúti pályák, szerelvények felújítására. Ez a szám már az 1979. évi hasonló költségvetéshez viszonyítva is jelentős emelkedést mutat. A tanulmány külön kiemeli, hogy a vasút új „aranykora" Európa nyugati felében elsősorban a *Német Szövetségi Köztársaság, Olaszország, Franciaország, Spanyolország* és *Ausztria* kormányrendeleteiben észlelhető, de amint azt a szerzők hangsúlyozzák, földrészünk keleti és déli felében is figyelemre méltó állami befektetések járulnak hozzá a nemzetközi vasúti forgalom gyors ütemben történő megjavításához.

Egy példa a sok közül: az NSZK-ban, ahol Európa legfejlettebb autópálya-rendszerét találjuk, a kormány 1980-ban *4,6 milliárd márkát költ a vasútra.*

Ez, a vasúti közlekedést feljavítani szándékozó új világáramlat azonban nemcsak Európát érinti. Hasonló törekvéseket tapasztalhatunk *Brazíliában, Kínában, Irakban* és *Algériában* is.

Észak-Amerikában és Angliában viszont valamelyest csökkent a vasúti fejlesztés költségvetése, aminek kizárólag az az oka, hogy a vasúti közlekedést részben az állam, részben pedig magáncégek irányítják. Ez a „vegyes házasság" a tőkebefektetés rovására megy. *Belgium, amely Angliánál jóval kisebb vasúthálózattal rendelkezik, 40 százalékkal többet költ a vasút modernizálására.*

A SEBESSÉG NEM MINDEN

Ami a vasúti közlekedés jövőjét illeti, arról a brüsszeli tanulmány megállapítja, hogy a szakértők véleménye szerint a néhány esztendeje beharangozott, úgynevezett nagy sebességű vonatok közlekedtetése helyett inkább az „ésszerűbb" sebességet elérő szerelvények közlekedtetése lépett előtérbe. Néhány vonalon ugyan már a közeljövőben megindulnak az óránkénti 250 km-es gyorsaságot is elérő „repülő-vonatok", de ezeknek a számát sehol sem kívánják túlméretezni.

A vasút tekintélyének és szeretetének visszaállítására az itteni vasúti szakértők négy szabályt állapítottak meg: *kényelem, tisztaság, figyelmes kiszolgálás és biztonság.*

Mécs László

Nemzetközi kapcsolataink

Szíriai delegáció tanulmányozta társadalombiztosítási munkánkat

Szakszervezetünk meghívására december 14-én háromtagú vasutas szíriai delegáció érkezett hazánkba, *Ghazi Khawaja*, a Szíriai Közlekedési Dolgozók Szakmai Szövetsége végrehajtó bizottsága elnökének vezetésével.

A vendégeket fogadta *Szemák Béla*, a vasutasszakszervezet titkára, aki tájékoztatást adott a magyar vasút fejlődéséről, a vasutasok szociális és kulturális helyzetéről, valamint a magyar szakszervezetek politikai tevékenységéről.

A delegáció tagjai szakszervezetünk társadalombiztosítási tevékenységét tanulmányozták. Az egyhetes látogatás utolsó napján a magyar és a szíriai fél közös nyilatkozatot írt alá, amely a látogatás tapasztalatait tartalmazta, valamint kifejezésre juttatta a kapcsolatok továbbfejlesztésének szükségességét.

Sínhegesztők jubileuma

A *szentesi építési főnökség városföldi sínhegesztői* a közelmúltban ünnepelték 30 éves jubileumukat. A hézagnélküli, korszerű vasúti pályák léte ma már természetes. A jelenleg használatos technológiák mögött azonban sok kísérletezés és fáradságos munka van. A sínhegesztők eredményei országhatárokon túl is jól ismertek. A hazai gyakorlat kialakítói és megvalósítói közül a legkiválóbbak kitüntetésben részesültek.

A jubileumi ünnepségen ott voltak az elméleti munkatársak, a miskolci Nehézipari Egyetemről és a MÁV Vezérigazgatóságtól. Együtt ünnepeltek tehát vasúti pályaépítők, tudományos kutatók és műszaki vezetők. Felelevenítették a közös munka emlékeit és a sikerek állomásait.

AHHOZ KÉPEST

Szándékaimtól mi sem áll távolabb, mint hogy hangulatrontó legyek; sőt! Szilveszterkor is nehezteltem arra az emberre, aki attól tartott: tánc közben összegyűrődik a ruhája, netán bokán rúgják, a pezsgő pukkanásában pedig éppen a pukkanás zavarta. Nem kívánom tehát most, az év első lapszámában felidézni ama komor jóslatokat, amelyeket más lapok soroltak, különszámi hírügynökségekre hivatkozva. Ha Párizst az *„árcédulák tánca"* jellemezte, az a franciák baja, ha az amerikai fogyasztónak *„alapvetően felül kell vizsgálnia megszokott táplálkozását, mert ismét növekszik az élelmiszerek ára"*, korogjon az ő gyomruk. S bár tudom, hogy manapság nálunk is divatos némi búval, gondterhelten járni *(meglehet, ismét divatos sláger lesz, hogy „kissé szomorkás a hangulatom máma")*, mintha nem érteném meg az idők szavát.

Kérem, reggelente, ha borostásan a tükörbe pillantok, borostáim ellenére is egy boldog ember mosolyog vissza rám. Boldog vagyok, és a jókedvem receptje egyszerű: *megtanultam — viszonyítani.*

...Még az elmúlt nyáron történt. A Balatonhoz készültem, és — tudom: elítélendő cselekedet — az utolsó percben érkeztem a Déli pályaudvarra. Sebtében felszállok a vonatra, lezuttyanok az egyik ülésre, lehunyt szemmel ringatózom. Néhány perc multán hallom, amint harsányan kattognak a váltók, szerteágaznak a sínek — s megjelennek Százhalombatta tornyai. Folytassam? A magyar tenger helyett Pusztaszabolcs, Sárbogárd felé vitt a szerelvény. Azaz — vitt volna, de szerencsére Százhalombattán megállt, s onnan visszamehettem Érdre. Vagyis: igaz, hogy rossz vonatra szálltam, *de a h h o z k é p e s t*, hogy nem a Pécsig meg sem álló Mecsek-expresszre, egész jól jártam. Így még aznap elértem Zamárdiba. Nem voltam boszszús. Viszonyítottam.

Persze ért egyéb kellemetlenség is az ó-esztendőben. Egy alkalommal elhagytam fél pár kesztyűmet, máskor pedig kopottas pénztárcát találtam ugyan, de nem volt egyéb benne, mint egy O találatos lottószelvény. Felkerestem barátaimat, hogy elpanaszoljam, mennyire nincs szerencsém, mire Aladár elmondta, hogy elhagyta a felesége, akit reménytelenül imád, Balázs elsőhajtozta, hogy még mindig nem hagyta el a felesége, akit jó ideje és tartósan nem imád, Camill pedig szóba sem állt velem: előző nap elfeledte bedobni azt a kitöltött lottószelvényt, amellyel négyes találata lett volna. S ekkor megnyugodtam. Mert igaz ugyan, hogy oda a fél pár kesztyűm, de a h h o z k é p e s t, hogy Alinak oda a fele-sége, igaz ugyan, hogy csak egy O találatos lottószelvényem van (az is ingyen), miközben Camillnak négy találata lehetett volna! .. Akár-hogy is, barátaimhoz k é p e s t én szerencsés fickó vagyok.

Olvasom az év eleji hírt: *„Cipővel verte meg feleségét Johnny Graham amerikai rocksztár. A feleség kihívta a rendőröket, akik végül is nem ezért tartóztatták le a gitárost, hanem mert pisztolyt fogott rájuk."* Szó se róla: cipővel kikapni korántsem kellemetes kaland. De a h h o z k é p e s t, hogy ama gitáros Johnny nem a feleségére fogta rá a pisztolyt, következésképp az asszonykának még módjában állt értesíteni a rendőröket, Grahamné még igen szerencsés teremtés. A viszonyításra kevésbé képes amerikai asszonyoknak ilyenkor már a nekrológját fogalmazzák.

S ha már a fogalmazást említettem: tudom jól, hogy e rövidke eszmefuttatásom nem költői remeklés. De a h h o z k é p e s t, hogy egyik pályatársam, akivel néhány évtizede együtt tenyeztük a Parnasszus legmagasabb csúcsának meghódítását, mostanság pedig olyan költői alkotásokat bugyogyant ki Parker-tollából, mint: *„Je-je, duba-duba,* / Táncol Buda, Huba...", a h h o z k é p e s t igen tisztes kis fogalmazvány.

Ebben a hitben megnyugodva veszem fel majd a fizetésem, amely igaz, hogy meg sem közelíti Opel-Rekordján furikázó, slágerszerző barátom jogdíját, de nekem is van autóbuszbérletem, és a h h o z k é p e s t, hogy diákkorban a hasonló terjedelmű dolgozatokért legjobb esetben egy ötöst, négyest vagy hármast — vagyis osztályzatot — kaptam, most pedig valamelyes pénzmagra számíthatok: *nincs okom panaszra.*

Most számolok háromig... és rendíthetetlenül boldog vagyok. Legalábbis egyesek rossz kedvéhez képest.

F. T.

Vasutas-sportolók a legjobbak között

Az év női sportolója: Maros Magda

Harmadik helyezett a sakkozó Verőci Zsuzsa

Több mint két évtizedes hagyomány már, hogy a magyar sportújságírók minden esztendő végén szavazással döntik el Az év sportolója címeket. Legelső alkalommal, 1958-ban a teniszező *Körmöczi Zsuzsa*, a birkózó *Polyák Imre*, valamint a vízilabda-válogatott érdemelte ki ezt az elismerést. Az idei szavazáson a vívó *Maros Magda*, a tornász *Magyar Zoltán* és a *Regőczy Krisztina, Sallai András* jégtánckettős került az első helyre.

Érdekesség, hogy Maros Magda már a harmadik vívónő, aki a szavazás győztese lett, s ezzel a sportág összes első helyeinek száma (egyéni és csapat együtt) tizenkettőre emelkedett, azaz ugyanannyira, amennyit az évek során egy másik sikersport, az öttusa szerzett.

A férfiak versenyében győztes Magyar Zoltán — 1974 és 1978 után — harmadszor lett első. Ez a bravúr eddig csak a legendás öttusázónak, *Balczó Andrásnak* sikerült, aki 1966-ban, 1969-ben és 1972-ben nyert.

Első alkalommal fordult elő, hogy az együttesek versenyében egy „vegyes csapat" végzett az élen a Regőczy, Sallai páros személyében.

Valamivel fiatalabb hagyománynak számít az a sikerlista, amelyet 1964 óta minden évben elkészít az MTI sportosztálya az OTSH szakszövetségeinek javaslatai alapján — sportáganként bontásban. Az évek során sok-sok név került a listákra, egyedül sakkban nem változott a helyzet: *Portisch Lajos* tizenötödik alkalommal szerezte meg a megtisztelő címet. (A Magyar Sakk Szövetség 1965-ben és 1974-ben nem jelölt senkit sem erre a címre.)

A vasutassportolók minden esztendőben meghatározó szerepet játszottak a listák összeállításánál. Így történt ez 1980-ban is. Hiszen a nők versenyének győztese — *Maros Magda* — a Budapesti Vasutas Sport Club vívója, s ugyancsak vasutasszínekben sportol a harmadik helyezett sakkozó, *Verőci Zsuzsa* is. Mindketten ezüstérmet szereztek az olimpián — Moszkvában, illetve Vallettában. Okvetlenül említést érdemel még a műugró *Kelemen Ildikó* (BVSC), aki fiatal kora ellenére immáron harmadszor szerezte meg sportágában az év legjobbja címet.

Férfisportolóinknak ezúttal nem ment olyan jól, mint a korábbi esztendőkben. Önmagukhoz képest gyöngébb teljesítményt nyújtottak a vívók. Annál kellemesebb meglepetést okozott a tizenéves nyíregyházi öklöző, *Váradi János*. Az NyVSSC versenyzője bronzéremmel tért haza a szovjet fővárosból. Szép eredményeket ért el az év folyamán többször is a Szolnoki MÁV MTE fiatal atlétája, *Szalai József*, s csak az elismerés hangján lehet szólni *dr. Kovács Ferenc* teljesítményéről is. A Váci Vasutas motorcsónak versenyzője ezúttal negyedik alkalommal lett első a sporthajó kategóriában.

Mindezek után az *Év vasutasversenyzője* címért így alakult a sorrend.

Nők: 1. *Maros Magda* (BVSC) tőrvívó, 2. *Verőci Zsuzsa* (Vasútépítő Törekvés) sakkozó, 3. *Kelemen Ildikó* (BVSC) műugró.

Férfiak: 1. *Váradi János* (NyVSSC) ökölvívó, 2. *Szalai József* (Szolnoki MÁV MTE) atléta, 3. *dr. Kovács Ferenc* (Váci Vasutas) motorcsónak-versenyző.

(pilhál)



Dr. Kovács Ferenc

A leggyorsabb sporthajós

Sikeres évet zárt a Váci Vasutas Sport Egyesület motorcsónak szakosztálya. Kilenc versenyzőjük nyert minősítést, ezért a szakosztály a B kategóriába került.

Az idén is *dr. Kovács Ferenc* volt a legeredményesebb, első osztályú minősítést szerzett, *és immár kilencedik alkalommal nyert magyar bajnokságot.* A kiváló versenyző ebben az évben nagyobb teljesítményű versenyhajót kapott. Októberben a budapesti nemzetközi versenyen is győzött és elnyerte a Magyar Motorcsónak Szövetség különdíját, amelyet a leggyorsabb sporthajós részére írtak ki.

Makkai Gyula-emlékverseny

A Záhonyi VSC nyerte a kupát

A *Záhonyi VSC* birkózószakosztálya — az Utasellátó SC-vel közösen — immár harmadik alkalommal rendezte meg november 7-e tiszteletére az országos, meghívásos úttörő „A—B" korcsoportos, kötöttfogású *Makkai Gyula* vándorkupa tiszteletdíjas emlékversenyt.

A versenyen ebben az évben már kilenc egyesület szakosztálya vett részt. A 115 birkózó két korosztályban, 10—10 súlycsoportban versenyzett. Az első helyezettek tiszteletdíjat kaptak. Az első három csapat edzője és a legtöbb győzelmet elért versenyző külön díjban részesült. A tiszteletdíjakat a záhonyi üzemigazgatóság és a község gazdasági és társadalmi szervezetei ajánlották fel. A győztes csapat elnyerte az *Utasellátó SC* által alapított vándorkupát, amelynek egy évig az őrzője lesz.

A csapatverseny eredménye: 1. Záhonyi VSC, 2. Debreceni SI, 3. Budapesti VSC. 1978-ban és 79-ben a kupa védője a Debreceni Sportiskola volt.

HONVÉDELMI KLUBOK A SZAKCSOPORTOK HELYETT

A budapesti igazgatóság MHSZ-szervezete a közelmúltban gyűlést tartott abból az alkalomból, hogy a szervezet szakcsoportjai honvédelmi klubbá alakulnak át. A gyűlésen részt vett *Pady Géza*, az igazgatóság pártbizottságának a titkára és *Vincze Miklós*, rendőr százados, az MHSZ VIII. kerületi szervezetének agit. prop. titkára is.

Móricz Dezső, az MHSZ-szervezet titkára beszámolójában elmondotta többek között, hogy január 1-től megváltozik az MHSZ-szervezetek jellege. Új honvédelmi klubok és szakosztályok alakulnak. A kluboknak önálló költségvetése lesz. A budapesti igazgatóságon lövész- és tartalékos tiszti szakosztály működik majd.

— s —

Oktatási központ

A tapolcai körzeti üzemfőnökségen a közelmúltban oktatási központot adtak át. Ezentúl a központ jól felszerelt termeiben oktatják majd a körzet dolgozóit. Az épület egykor az építési főnökség munkásszállója volt. Kevés költséggel átalakították a szállót, amely most már az utazó személyzet laktanyai elhelyezését is biztosítja.

HÍREK

— **Búcsúztató.** Balogh József menetirányító, a tapolcai körzeti üzemfőnökség Helikon brigádjának tagja negyven évi vasúti szolgálat után nyugdíjba vonult. Tiszteletére ünnepséget rendeztek az állomáson. Winkler József brigádvezető mondott ünnepi beszédet, majd átnyújtotta a brigád ajándékát.

— **Találkozó.** Győrben, a csomópont nyugdíjas csoportja december második felében találkozót rendezett tagjai részére. Barna Ottó, a csoport elnöke köszöntötte a megjelenteket, majd az óévtől közös vacsorával, zenés szórakozással vettek búcsút.

— **Társadalmi munka.** A salgótarjáni 5-ös számú építésvezetőség tizenhat tagú Kossuth szocialista brigádja egy napot dolgozott társadalmi munkában Nagybátony állomáson, egy lakóház felújításán. Segítségükkel a négy vasutas család előbb beköltözhetett az épületbe.

— **Kitüntetés.** A szolnoki járműjavító művelődési házának amatőr filmklubja — megalakulásuk 10. évfordulója alkalmából — a Szocialista kultúráért kitüntetésben részesült. A jubileumi ünnepségen ugyancsak a Szocialista kultúráért kitüntetést kapott Rónyai Balázs, a filmklub vezetője és Zérczi Imre klubtag.

— **Ismét kapható burgonyaszirom.** Az Utasellátó Vállalat szombathelyi igazgatósága büki termelőüzemében egy év szünet után ismét megkezdte a burgonyaszirom gyártását. A napi 800 csomag kedvelt csemegét Győr-Sopron, Vas és Zala megyék üzleteibe szállítják.

— **Nyugdíjba vonulók köszöntése.** A nagykanizsai üzemfőnökségen december 19-én ünnepséget rendeztek az elmúlt évben nyugdíjba vonult 32 vasutas tiszteletére. Flinger József üzemfőnök köszöntötte a megjelenteket, majd átadta a társadalmi szervezetek ajándékát.

— **Segély.** Az angyalföldi pft. főnökség Vöröskereszt alapszervezete a novemberben történt olaszországi földrengés sebesültjeinek segítése érdekében gyűjtést szervezett. A több mint félezer forintot december közepén fizették be a Magyar Vöröskereszt által közölt csekkszámlára.

— **Karácsonyi ünnepség.** A nagykanizsai Kodály Zoltán Művelődési Házban december 23-án, a nyugdíjas klub tagjai részére karácsonyi ünnepséget rendeztek. A klubvezető köszöntötte a tagokat, majd hangulatos, zenés szórakozás következett.

— **Határidő előtt.** A hatvan—salgótarjáni pályafenntartási főnökség tíz tagú József Attila szocialista brigádja határidő előtt, november 7-re teljesítette 1980. évi vállalásait. Különösen a társadalmi munkában értek el jó eredményeket.

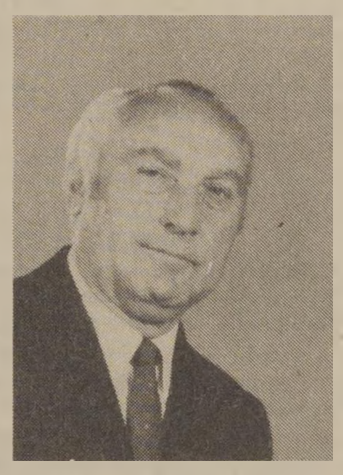
— **Kirándulás.** A veszprémi üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága harminchat nyugdíjas részére kirándulást szervezett Bükfürdőre. Az idős vasutasokat különbusszal szállították, és egész napot a gyógyhatású fürdőben tölthettek.

— **Télapó ünnepség.** Szombathelyen, az Utasellátó dolgozóinak gyermekeit a tavalyi Mikulás ünnepen a Zrínyi utcai általános iskola Katica őrse szórakoztatta versekkel, dalokkal és bábjátékkal. Az érdekes műsor után a majdnem kilencven gyermek ajándékot kapott.

— HALÁLOZÁS. December 16-án, 67 éves korában elhunyt Csepel András, a debreceni szakszervezeti bizottság nyugdíjas csoportjának az elnöke. 1930. óta tagja a szakszervezetnek. Munkásmozgalmi tevékenységéért a Szocialista Hazáért érdemrenddel tüntették ki. Temetése december 22-én volt.

Kitüntetett sportvezető

Húsz éve a CVESE elnöke



A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 63. évfordulóján nagy megtisztelteltetés érte *Velekey Jánost*, a Celldömölki Vasutas Egyetértés Sportegyesület elnökét. A Minisztertanács a *Magyar Népköztársasági Sport-érdemérem* ezüst fokozatával tüntette ki. A kormánykitüntetés ünnepélyes átvétele után Celldömölkön a sportegyesület irodájában beszélgetünk a kiváló sportvezetővel.

— *1938-ban ács szakmával a kezemben, nagy protekcióval vettek fel a vasúthoz* — mondja. *Szénszerelő lettem a fűtőházban és csak három évvel később vehettem az ácsszerszámokat a kezembe az akkori osztálymérnökségen.*

Velekey János 1945 után energiáját a napi feladatok mellett a párt, a szakszervezeti és a sportmozgalom között osztotta meg. Először a szakmájában dolgozott. Különböző tanfolyamokat és politikai iskolákat végzett. 1956 tavaszáig három éven keresztül a veszprémi pft. személyzeti vezetője és a helyi vasutas sportkör elnöke. 1956-tól 1973-ig nyugállományba vonulásáig a MÁV Celldömölki Építési Főnökség személyzeti vezetője. A CVESE 1960-ban választotta elnökévé.

— *A felszabadulás után segítkeztem a sportpálya széthordott deszkakerítésének a mielőbbi újjáépítésén. Előbb szakosztályvezető, elnökségi tag, majd sportköri elnök lettem.*

Celldömölkön három labdarúgócsapat van. Legjobbjaik a megyei I. osztályban rúgják a labdát. Népszerű az asztalitenisz, nagy jövőt jósolnak a népes atlétikai szakosztálynak és országhatárainkon túl is ismertek a természetjárók. Az úszósport fellendítése, megszerettetése érdekében minden évben nyári tábort szervezneknek az óvodások és általános iskolások részére. Labdarúgóik legnagyobb elismerése eddig az volt, hogy az MNK-ban elért helyezésük alapján részt vehettek a *Szabad Föld Kupa* döntőjén a Népstadionban, amelyet megnyertek.

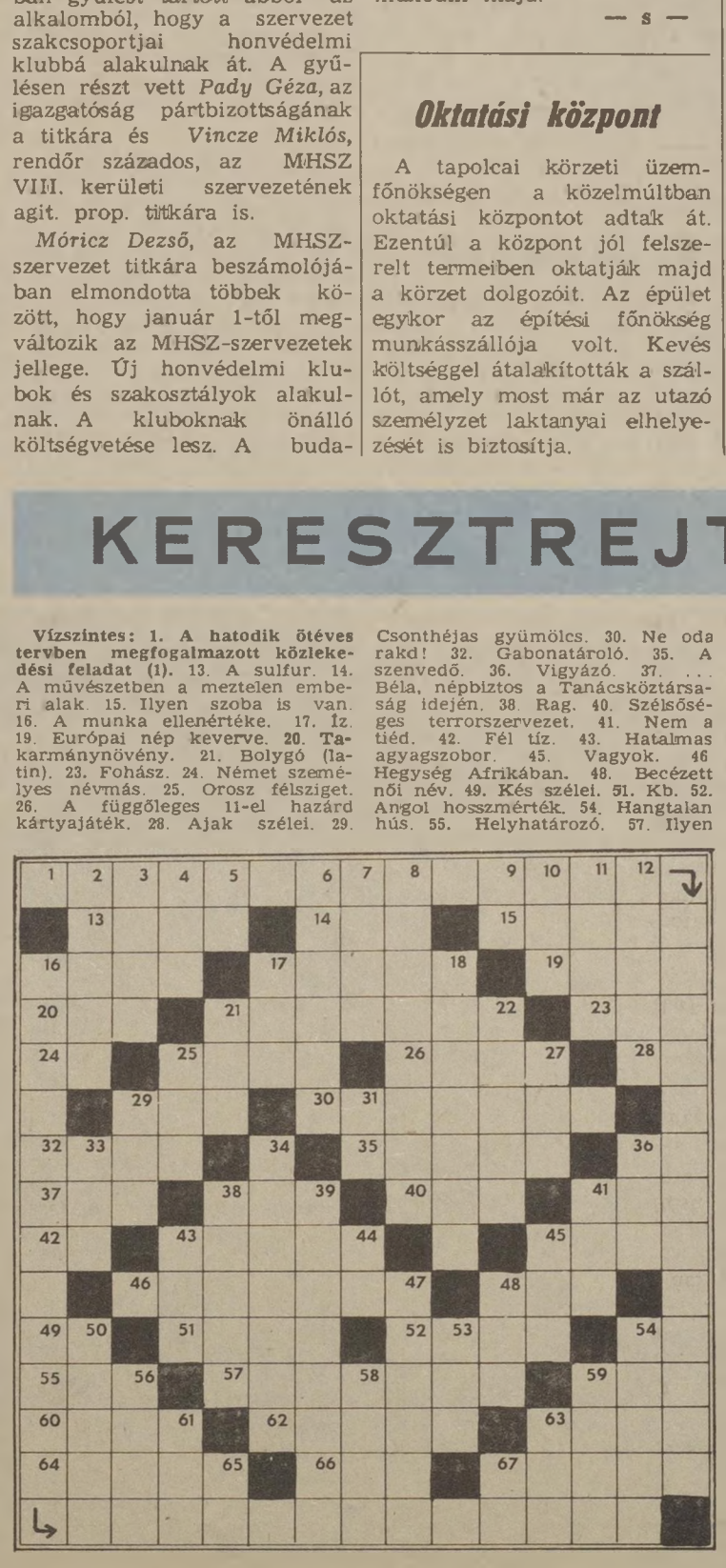
—*Labdarúgásban a nevelő egyesületek között tartanak számon bennünket* — folytatja Velekey János. — *Működésem alatt Celldömölk 12 NB I-es labdarúgót adott a magyar sportnak. Dobány a PMSC-nél, valamint Szabó Ferenc a Ferencvárosnál ma is aktív labdarúgók. Eddig valamennyi elment focistánkat mi csak vasutas egyesületnek adtuk ki.*

A CVESE a minőségi sport támogatásán túl felkarolta a tömegsportot is. Nyílt napokat rendeznek, különböző sportágakban hozzák össze az üzemek, hivatalok dolgozóit. Szervezői, irányítói és mozgatói a környék sportéletének.

Velekey János, a városi tanács tagjaként minden lehetőséget megragad a testedzés érdekében. Felszólal, vitatkozik, kér és cserében természetesen ad is.

Sz. Jakab István

KERESZTREJTVÉNY



Vízszintes: 1. A hatodik ötéves tervben megfogalmazott közlekedési feladat (1). 13. A sulfur. 14. A művészetben a meztelen emberi alak. 15. Ilyen szoba is van. 16. A munka ellenértéke. 17. Iz. 19. Európai nép keverve. **20. Takarmánynövény.** 21. Bolygó (latin). 23. Fohász. 24. Német személyes névmás. 25. Orosz félsziget. 26. A függőleges 11-el hazárd kártyajáték. 28. Ajak szélei. 29. Csonthéjas gyümölcs. 30. Ne oda rakd! 32. Gabonatároló. 35. A szenvedő. 36. Vigyázó. 37. ... Béla, népbiztos a Tanácsköztársaság idején. 38. Rag. 40. Szélsőséges terrorszervezet. 41. Nem a tiéd. 42. Fél tíz. 43. Hatalmas agyagszobor. 45. Vagyok. 46 Hegység Afrikában. 48. Becézett női név. 49. Kés szélei. 51. Kb. 52. Angol hosszmérték. 54. Hangtalan hús. 55. Helyhatározó. 57. Ilyen terv is van. 59. Nagy ellentéte. 60. Hélium, oxigén, kén. 62. Ókori erődítmény Kis-Ázsiában. 63. Merre? 64. Nemesgáz. 66. A fának van. 67. Angol érzelmes dal.

Függőleges: 2. Nógrád megyei helység. 3. Vissza: sokat emlegetett szó. 4. Fordított szarvas. 5. Kimondott betű. 6. ... Ernő, (1876—1935) szociáldemokrata politikus. 7. Görögkeleti szentkép. 8. Nem állandó. 9. Ablak szélei. 10. Rés, népiesen. 11. Lásd 26. vízszintest. 12. Mese, monda. **16. A hatodik ötéves tervben megfogalmazott közlekedési feladat (2).** (A 13. kockában kettős betű.) 17. Becézett Aladár. 18. ... Kemal, török államférfi volt. 21. Latin előljáró szó. 22. A nyugati semiták főistennője. 25. Kérdőnévmás. 27. Az óra méri. 29. Európai nép. 31. Orosz helyeslés. 33. Fordított találat a vívásban. 34. A Kárpátok egyik hegye. 36. Nadrágszíja. 38. Pásztorkodó nép. 39. A szekér tartozéka. 41. Gyilkolja. 43. Fogak vége. 44. M. Ü. 45. Pest megyei helység. 47. Csordák. 48. ...éria, ütőér. 50. Német csillag. 53. Aladin fele. 54. Feltételes módban hív. 56. Római férfi viselete volt (ék. fel.) 58. Afrikai állam. 59. ... Károly, erdélyi író, építész. 61. Nap, latinul. 63. Kevert ház. 65 Nógatás. 67. Kettős mássalhangzó.

Beküldendő: vízszintes 1. és függőleges 16.

Beküldési határidő: 1981. január 30.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Munkaidő-kihasználási normák. Korszerű munkarend bevezetése.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 1980. évi 25—26. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Horváth János, Miskolc III. Kőporos u. 2.; Pirisi András, Kalocsa vasútállomás; Házi Józsefné, Budapest, Nógrádkövesd u. 9. 1171; Paska Károly, Esztergom Kiss János u. 32; Földvári Lajos, Záhony, Szamuely u. 20.

Lakáscsere

Elcserélném egy plusz két félszobás erkélyes, összkomfortos, 67 négyzetméteres, hívóliftes MÁV-bérlakásomat kisebb tanácsi összkomfortosra vasutas dolgozóval. Kizárólag Újpest. Aradi u. és környéke érdekel. Érdeklődni lehet egész nap: Soós Béla Bpest., Rákos út 102. VI. 40.

Elcserélném földszinti egy szoba komfortos, 40 négyzetméter alapterületű, kertes MÁV-bérlakásomat nagyobbra (Budapest X., Rákos, MÁV-lakótelep V. épület) Érdeklődni lehet: 68—34 vagy 572—483 telefonszámon, Bekkerné.

Elcserélném aktív vasutas dolgozóval budapesti nagyméretű, jelenleg felújítás alatt álló szoba-konyhás — kettő szoba komfortossá is átalakítható — MÁV-bérlakásomat (Északi főműhelytelep) budapesti komfortos, tanácsi kezelésű garzonra vagy kis méretű egyszobásra. Érdeklődni lehet egész nap: 833—872. Szabó-lakás.

Elcserélném két szoba komfortos MÁV-bérlakásomat (Lehel piachoz közel) szoba-konyhás tanácsira. Érdeklődni egész nap: 494—952.

Elcserélném egy szoba komfortos, 35 négyzetméteres, virágos udvarra néző tanácsi bérlakásomat legalább kétszobás tanácsi vagy MÁV-bérlakásra. Érdeklődni munkaidőben 19—49, 17 óra után a 853—738 telefonon, vagy helyszínen: Budapest IX., Hámán Kató u. 12—14. IX. lépcső, II. 93. Lazányi István.

Elcserélném Egerben levő, új lakótelepi két szoba összkomfortos lakásomat hasonló budapesti tanácsi vagy MÁV-bérlakásra. Érdeklődni: Budapest. Keleti pu. levelezőiroda. 19—61 telefonon.

Elcserélném budapesti két szoba összkomfortos MÁV-bérlakásomat másfél vagy egy szoba összkomfortos tanácsi lakással Budapest területén. Érdeklődni lehet 18 órától a 414—572 telefonon Marton, vagy 487—003 Miklósné.

Elcserélném budai kétszobás tanácsi, 55 négyzetméteres, IV. emeleti, liftes, udvari, napfényes, gázfűtéses lakásomat nagyobb, legalább 1+2 félszobás összkomfortos vagy gázfűtésű budapesti tanácsi vagy MÁV-bérlakásra. Érdeklődni lehet naponta 8—16 óra között a 125—146 telefonszámon.

Elcserélném Budapest XVII. ker., Centenáriumi lakótelepen levő 1+2 félszobás, plusz étkezős, gázfűtéses, 1. emeleti, 57 négyzetméteres öröklakásomat a VIII. kerületben levő MÁV-bérlakásra. Érdeklődni lehet naponta 8—16 óra között a 125—146 telefonszámon.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1063 Budapest VI., Benczúr u. 41.
Telefon, városi: 229—872
üzemi: 19—77
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1964 Bp. VII., Rákóczi út 54.
Telefon: 224—618
Felelős kiadó: dr. Suth Péter,
a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 219—11 859
81—57. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460—6000

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXV. ÉVFOLYAM, 2. SZÁM ÁRA: 1,30 FORINT 1981. JANUÁR 26.



A Ferencvárosba üresen visszatérő kocsik bárcázását végzi Nagy Gábor

(Laczkó Ildikó felvétele)

(Riport a 3. oldalon.)

Főszerepben a bizalmiak

A bérek egyéni elosztásánál a végzett munka legyen az irányadó

A MÁV az idén 354 millió forintot fordíthat bérfejlesztésre

Szakszervezetünk elnöksége — mint arról lapunkban is beszámoltunk — december 18-án megtárgyalta és jóváhagyta a MÁV 1981. évre tervezett bérpolitikai intézkedéseit. Ennek lényegéről az alábbiakban tájékoztatjuk olvasóinkat.

Az elmúlt évi gazdasági eredmények megteremtették annak lehetőségét, hogy az idén 4 százalékkal növeljük a bértömeget. A cél a teljesítményen alapuló differenciált bérezés kiterjesztése.

A népgazdaság VI. ötéves tervéről elfogadott 1980. évi III. törvény 41. §-a szerint a tervidőszakban a munkás-alkalmazotti és a termelőszövetkezeti keresőknél egyaránt meg kell őrizni a reálkereset 1980. évi átlagos színvonalát. A tervtörvénnyel összhangban szakszervezetünk X. kongresszusának határozata előírja: *„a bérgazdálkodásban törekedni kell arra, hogy a dolgozók bére a gazdasági eredményekkel összhangban úgy alakuljon, hogy a reálbérek ne csökkenjenek."*

A MÁV az idén 354 millió forintot fordíthat bérfejlesztésre. Ebből közvetlen fejlesztésre 307 millió, a gazdasági eredményeket ösztönző belső relativitás működtetésére 32 millió, az évközi tartalék céljára pedig 15 millió forintot terveznek felhasználni. *A bérfejlesztésre felhasználható összeg a tavalyi bértömeg 4,4 százaléka. Ebből mintegy 16 millió forint kerül 1981. július 1-től az utazószemélyzetnél (forint/óra egységárban megállapított) műszakpótlék korrekcióra.*

A egy személyre jutó átlagos bérfejlesztés mértéke a közlekedés és az ipar, valamint az építés területén — a pályaépítésnél foglalkoztatottak kivételével — általában 4,4 százalékos. A pályaépítés dolgozói részére szakszervezetünk (a MÁV Vezérigazgatóságával egyetértésben) az építőipar országos átlagbérszintjét jobban megközelítő, *mintegy 6 százalékos bérfejlesztést akar megvalósítani.* Kisebb mértékű a bérfejlesztés egy-két intézetnél, irodánál, és a központi igazgatás dolgozóinál. Ezeken a helyeken ugyanis a nem fizikai munkaerő tervezett csökkentéséből származó bérmegtakarítás a megfelelő fejlesztést lehetővé teszi.

A MÁV Vezérigazgatósága, szakszervezetünkkel egyetértésben, a tavaly már alkalmazott és bevált bérpolitikának megfelelően, központi szinten, az igazgatóságoknak és szak-

(Folytatás a 4. oldalon.)

MEGSZŰNT A VESZÉLY

Helyreállították a becskei alagutat

Az *Aszód—Balassagyarmat* közötti vasútvonalon levő több mint 90 éves becskei alagút állapota a múlt év elejére annyira leromlott, hogy a forgalomra veszélyessé vált. A MÁV a Dorogi Szénbányák Kutatási és Bányaépítési Üzemet kérte fel az alagút soron kívüli helyreállításának elvégzésére.

A megállapodás értelmében a dorogiak *vállalták, hogy a 42 millió forint beruházással járó alagút megerősítő munkálatokat 1980. november 15-ig elvégzik.* A vállalást határidő előtt teljesítették, miként a váci pályafenntartási főnökség V. számú nógrádkövesdi főpályamesteri szakaszának dolgozói is időben befejezték a felbontott vágányrész megépítését, s a hozzá csatlakozó pályaszakaszon a vágánysüllyesztést is elvégezték. Ezzel egyidőben a pályaépítő brigádok *az alagút és Magyarnádor* állomás között 2800 vágányfolyóméter vágánycserét is végeztek, ami együtt járt a zúzottkő beágyazásával és a beszabályozással.

Ez nem volt könnyű feladat, mert az építéshez szükséges anyag kiszállítására mindössze 11 nap állt rendelkezésre. A beépítésre került több mint 3000 tonna zúzott követ például Szobról, speciális vagonokból álló szerelvény vitte Nógrádkövesdre.

Ennél a munkánál a dorogi üzem és az V. számú főpályamesteri szakasz dolgozói példásan együttműködtek. *Így vált lehetővé, hogy ezt a fontos objektumot határidő előtt átadhatták a forgalomnak.*

A Dél-Alföldön

Megkezdődött az előszállítás

A *szegedi igazgatóság* 1981. évi áruszállítási terve 10,9 millió tonna. Ahhoz, hogy e jelentős árumennyiséget fennakadás nélkül elszállítsák, szükséges, hogy egész évben folyamatosan fuvarozzanak. Az egyenletes áruszállítás szükségességét indokolja az is, hogy az igazgatóság területén, amely főleg mezőgazdasági területeket érint, ősszel a termények — elsősorban a cukorrépa, — szállítása szinte minden szállítóeszközt leköt. Éppen ezért *a fuvarozásszervezők kiemelt feladatként foglalkoztak az előszállítások szervezésével. Munkájuk eredményeként 16 nagyvállalatnál kötöttek megállapodást mintegy 650 ezer tonna áru fogadására.*

A megállapodást aláírók közül a DÉLÉP 94 ezer, a hódmezővásárhelyi, Közútépítő Vállalat 90 ezer tonnán felüli áru fogadására tett ígéretet. Az előzetes információk szerint ennél lényegesen több áru érkezése várható a Dél-Alföldre. Csupán kavicsból 300 ezer, kőből 250 ezer, vasbetonárukból 66 ezer, homokból 60 ezer, kohósalakból 42 ezer tonna lehozatalára számítanak. Egyedül a DÉLÉP 107 ezer tonna anyagot tervez leszállítani, főként Kiskundorozsma állomásra.

A vasút az előszállításban részt vevő vállalatoknak a központilag meghirdetett kedvezményeket biztosítja.

Az előszállítás már megindult. Január közepéig Kiskundorozsmára, a hideg idő ellenére, *öt sóderral megrakott irányvonat már befutott.*

Új állomásépületet avattak Szarvason

Sűrű hóeséssel köszöntött be a tél második hulláma január 14-én Szarvason, amikor a vendégek, utasok és az állomás dolgozóinak jelenlétében sor került az új felvételi épület átadására. Az ünnepség fél tizenkettőkor kezdődött *Földesi Lajos* főfelügyelő, az állomás főnökének jelentésételével, mely után a szegedi vasútigazgatóság vezetője, *Lovász Lázár* vasútigazgató mondott beszédet.

Bevezetőjében visszatekintett a közel 100 évvel ezelőtti időkre, amikor 1888-ban elkészült a *Tiszavidéki Vasúttársaság* által épített Mezőtúr—Szarvas közötti 20 kilométer hosszú vasútvonal, 12 tonna tengelynyomásra és óránkénti 30 km-es sebességre tervezve. A nagy eseményt öt évvel később a Szarvast Orosházával összekötő hasonló paraméterű szakasz megépítése követte, s ezzel egy értékes mezőgazdasági terület és maga a város bekerült az ország vérkeringésébe.

Azóta hosszú idő telt el, két háború viharát is átélte, s hozzá az utóbbi évtizedekben a város és a környék fejlődésének fellendülésével a feladatok is nagyobbak lettek. Az erősen elhasználódott, elavult vasútvonal 1960. évi nagyjavításával ugyan a forgalomlebonyolítás hatékonyabbá vált, de alapvető változást nem hozott. *A teljes korszerűsítés az V. ötéves tervben, 1976—80-ban valósult meg, s ez már lehetővé tette a 20 Mp-os tengelynyomást és a 60 km/óra sebesség engedélyezését,* melyhez a szarvasi Körös-híd szükséges megerősítése is megtörtént. Így, ezek következtében megnőtt az átbocsátó képesség.

A vasútvonalak átépítése jelentős anyagi ráfordítással jár és ezért viszonylag kevesebb marad a létesítményekre. Szarvason mindkettő megvalósult, mivel a felújítás szerves részeként megépült az új vasútállomás is. A régi, elavult, szűk és egészségtelen helyiségekben nehéz körülmények közt folyt a munka, az elemi szociális kívánalmak híján. Az új felvételi épület lényegesen nagyobb a réginél. A korszerűsítéshez tartozik még a hamarosan elkészülő térvilágítás.

A beszéd elhangzása és a szalag átvágása után a jelenlevők megtekintették a tizenegyszeres élenjáró szolgálati hely 20 helyiségéből álló új felvételi épületét.

Jobb a munkakörülmény

Dombóvári példa

A dombóvári kocsijavító műhelyben naponta 30—35 kocsit javítanak és adnak át a forgalomnak. A két évtizeddel ezelőtt épített műhelycsarnok csapadékvíz elvezetéséről azonban a tervezők nem gondoskodtak. Ezért esős időben a víz befolyt a munkatérbe, télen pedig valóságos jégpályává változott a csarnok.

A műhely kollektívája elhatározta, hogy véget vet ennek az áldatlan állapotnak. Tervet készíttettek és hitelt is kaptak a munkára. Az egyik szabad szombaton aztán a műhely kollektívája társadalmi munkában hozzá látott a beruházás megvalósításához. A lakatosok gödröt ástak, az asztalosok zsaluztak, a betonozást pedig *Löbl Ádám,* a kocsilakatosok csoportvezetője irányította. *Két nap alatt elkészült a 63 ezer forint értékű munka.* Ezentúl az időjárás viszontagságai már nem nehezítik a kocsijavító műhelyben dolgozók munkáját.

Az időjárás közbeszólt

Decemberben akadozott a szállítás

A november végén váratlanul beköszöntött szigorú téli időjárás, a több napig tartó havazás, a hófúvások, a váltóbefagyások kedvezőtlenül befolyásolták a vasút szállítási teljesítményének, valamint a műszaki-gazdasági mutatók értékének alakulását.

A vasút az év utolsó hónapjában

9 millió 932 ezer tonna árut szállított, s ezzel a bázishoz viszonyítva 89,8 százalékos, a tervet alapul véve pedig 91,7 százalékos teljesítést ért el.

Az összehasonlítási alapokhoz viszonyított lemaradás abszolút értéke meghaladta az egymillió-egyszázezer, illetve az egymillió-kilencszázezer tonnát.

A díjszabási árutonna-kilométerben mért szállítási teljesítmény 1979 decemberéhez képest 93,1 százalékos, a tervben előírt értékhez viszonyítva pedig 95 százalékos.

Az összes elszállított árutonnán belül, a bázist alapul véve a belföldi forgalomban 3,9, az import küldeményeknél 3,6, a tranzit küldeményeknél pedig 9,1 százalékos volt a csökkenés, míg az exportrelációban 1,3 százalékos felfutás figyelhető meg.

A belföldi küldemények volumene

a tervezettnél 5,1 százalékkal, az export-import és tranzit szállítások mennyisége pedig 14,9, 17,2., illetve 7,8 százalékkal volt kevesebb.

A kocsiigényes szállítás az egy évvel korábbihoz képest több mint 700 ezer tonnával (8,4 százalékkal) csökkent.

A záhonyi átrakó térség belépő forgalma 2,1, a ki- és átrakások mennyisége 4, a térségben megrakott normál nyomtávú teherkocsik darabszáma pedig 1,7 százalékkal haladta meg a bázisszintet. Az átrakatlan maradvány napi átlaga 13,8, hó végi értéke pedig 34,1 százalékkal volt kevesebb, mint egy évvel korábban.

A kedvezőtlen időjárás, amely szinte megbénította a vasúti közlekedést, elsősorban a teherkocsik kihasználását akadályozta. A rakodások lelassulása, illetve a hófúvások és a szomszéd vasutak fogadási készségének hiánya miatt

felmerült vonatfeloszlatások együttesen mintegy 138—140 ezer teherkocsinapnak megfelelő kapacitásveszteséget okoztak.

A kocsik időbeli kihasználása ennek révén mintegy 16—17 százalékkal csökkent.

A korszerű tehervonati mozdonyok kihasználása a szigorú tél okozta nehézségek ellenére a villamos vontatásnál 3,1 százalékkal, a nagy dízelmozdonyoknál pedig 0,7 százalékkal nőtt.

Ami a személyszállítást illeti, a rossz időjárás ellenére is kedvezően alakult. A vasút

24 millió 471 ezer utast szállított, s ezzel a bázishoz viszonyítva 99, a tervhez képest pedig 100,4 százalékos teljesítést ért el.

Az utaskilométerben kifejezett személyszállítási munka teljesítése 103,5, illetve 103,3 százalékos.

A személyszállítás minősége a menetrendszerűséget alapul véve elsősorban a hófúvások, vonali és állomási torlódások miatt összességében 1,1 százalékkal, ezen belül a nemzetközi forgalomban 4,3 százalékkal romlott.

Igények és lehetőségek



A Landler lakótelep új házai a Rákos út mentén

(Laczkó Ildikó felvétele)

(Riport az 5. oldalon.)

Együtt a brigádokkal — a közművelődésért

A vasút területi és üzemi művelődési bizottságai, a MÁV Vezérigazgatóság és a Vasutasok Szakszervezete közösen kiadott irányelvei alapján, ezekben a napokban értékelik az elmúlt évben végzett közművelődési munkát, s tervezik a VI. ötéves terv feladatait. A legtöbb szolgálati helyen van mit összegezni, vannak eredmények, tapasztalatok, azonban még több a tennivaló a közművelődési párthatározat és törvény megvalósításában. *Az üzemi művelődési bizottságok csak a reálisan felmért és megfelelően rangsorolt kulturális igények kielégítésével, a szocialista brigádok, munkahelyi kollektivák jobban átgondolt mozgósításával valósíthatják meg az elképzeléseket.*

Sokszor leírtuk már, hogy a művelődési bizottságok alapvetően koordinatív feladatot látnak el, azonban a valóságban elkerülhetetlen, hogy a célkitűzések operatív végrehajtásához elméleti és gyakorlati tapasztalatok, a helyi viszonyok ismerete alapján módszertani segítséget is adjanak. Ez a legtöbb esetben, ha a bizottság tagjainak kiválasztását körültekintően végezték, nem is okozott problémát. Esetenként mégis elhangzik a kérdés: *miként segítheti a művelődési bizottság egy-egy vetélkedő vagy a szabadidő kultúrált eltöltését szolgáló közművelődési akció eredményes lebonyolítását?*

Arra a kérdésre, hogy az üzemi művelődési bizottságok mit, mikor és hogyan szervezzenek, csak a helyi körülmények, tapasztalatok ismeretében lehet válaszolni. Az azonban Záhonytól Sopronig, Hidasnémetitől Gyékényesig általános, hogy egy-egy akció, de elsősorban a folyamatos közművelődés biztosítása nagymértékben attól függ, hogy az ötletek megvalósításának szervezésében és lebonyolításában részt vevő aktivistákat hogyan készítette fel a területi vagy üzemi művelődési bizottság, hogyan propagálta a dolgozók között a kulturális lehetőségeket, milyen a munkamegosztás a koordinálásra hivatott testületben.

Év eleje van, a szolgálati helyek többségénél most történik a szocialista brigádok ez évi szerződéskötése. Amennyiben a művelődési bizottságok a gazdasági és társadalmi vezetőkkel, a munkaversenyfelelőssel, a művelődési intézményekkel jól összehangolva, teljesíthető, illetve értékelhető, a brigádok tagjainak összetételét, képzettségét is figyelembe vevő kulturális ajánlásokat dolgoznak ki és azok valóra váltásához segítséget is adnak, akkor az idén jobb eredmények várhatók. Elsősorban nem is az alkalmazotti vagy az adminisztratív állományú brigádokra gondolunk — rájuk is! —, hanem a nyílt pályán vagy frekventált munkakörben dolgozókra: *a pályamunkásokra, a gépláncon dolgozókra, biztosítóberendezés szerelőkre, a kocsirendezőkre, a kocsiszolgálati és a vontatási brigádokra, az átrakó munkásokra, a járműjavító üzemek, a szertári dolgozókra és mindazokra, akiknek szociális és kulturális körülményeik az átlagosnál szerényebbek, viszont munkájuktól a vasút eredményei nagymértékben függenek.* Természetesen fontos, hogy ne csak a brigád keresse az együttműködést a művelődési bizottságokkal, kultúrintézményekkel, könyvtárakkal, hanem ők is segítsék a kollektívákat.

Elég gyakori eset, hogy a brigádok az önértékeléskor a művelődési ház programját írták le vállalásaik teljesítéseként. Tehették is, mert az évközi segítés és ellenőrzés, a vállalások teljesítésének figyelemmel kísérése elmaradt, a kollektívák pedig: *„a kulturális vállalásokat úgyse kérdi meg senki"* jelszóval nem vették komolyan a szerződésben rögzített célok teljesítését, sőt a várható kitüntetés reményében a valósnál szebbre festették közművelődési munkájukat.

Általános probléma, hogy sok helyen a közművelődési munkát leszűkítik az állami felnőtt oktatásra. Kétségtelen, hogy ez is fontos feladat, azonban a szabad idő bővülése miatt, a vasúti szolgálat kötöttségei mellett is folyamatos közművelődést kell szorgalmazni. Igaz, hogy a vasútasok többsége bejáró dolgozó, akik szabad idejükben anyagi megfontolásból, vagy kedvtelésből kertészkednek, jószágot nevelnek, ami a kollektív közművelődéstől, tömegsporttól elvonja a brigádtagokat. Ez ellen hadakozni értelmetlen lenne, mert a háztáji kisegítő tevékenységhez fontos népgazdasági érdek is fűződik. *Inkább azokat a lehetőségeket keresse meg a művelődési bizottság, közösen a kultúrintézményekkel, társadalmi szervezetekkel, hogy ennek az érdeklődési körnek megfelelő szakmai ismertterjesztést, gyakorlati bemutatók és kiállítások megtekintését hogyan lehet megszervezni.*

Vannak jó, követésre méltó kezdeményezések az üzemi művelődési bizottságok, kultúrintézmények, társadalmi szervezetek, iskolák együttműködése nyomán. A nagykanizsai vasútas kertbarátok kiállításai, a békéscsabai bejáró dolgozók klubja, a miskolci járműjavítóban végzett üzemtörténeti kutatások, a záhonyi váróteremben rendezett szakmai és hobbikiállítások, a ferencvárosi, tapolcai vasutas kultúrintézményekben rendezett állandó népművészeti és honismereti bemutatók, a kelenföldi góckönyvtár és a helyi brigádok együttműködése, a szegedi Móra Ferenc Múzeumban tartott brigádvetélkedők, a debreceni építési és pályafenntartási főnökségek felnőtt oktatási kezdeményezései, a siófoki és szentesi munkás szavalóversenyek mind-mind alkalmasak arra, hogy akár tapasztalatcsere útján is követőkre találjanak. Természetesen ezek az akciók összekapcsolhatók olyan ismeretterjesztéssel, melynek során a vasútas dolgozók fontos honismereti kultúrtörténeti, vagy szakmai ismeretekhez juthatnak. Megszervezésükhöz még csak nem is pénzre vagy tárgyi feltételekre van elsősorban szükség — arra is! —, hanem egy kis leleményességre, elkötelezettségre.

Ha egy-egy író-olvasó találkozó, *Móra, Móricz,* vagy az idei *Bartók-évforduló* kapcsán a brigádok tagjai az ünnepeltek munkásságának megismerése mellett egy-két könyvüket is elolvasták, megismerkednek a nagy zeneszerző egy-egy zeneművének megragadó témájával, már előreléptünk a kulturális vállalások teljesítésében, a dolgozók tudatformálásában. Ezek együttes hatásai pedig kedvezően befolyásolhatják a szolgálati helyek munkahelyi légkörét és termelési eredményeit is.

Orosz Károly

Színházat kedvelő vasutasok

A pécsi területi szakszervezeti bizottság művészeti albizottsága az elmúlt esztendőben kiemelkedő eredményt ért el a dolgozók színházművészet iránti érdeklődésének felkeltésében. Ezt bizonyítja többek között az is, hogy a 20. alkalommal kibocsátott vasutas operabérletre hetven új igénylő jelentkezett. Sajnos csak 49 dolgozónak tudtak bérletet adni. A szervezők elsősorban arra törekedtek, hogy azoknak a szolgálati helyeknek a dolgozói kapjanak bérletet, ahol még senki sem rendelkezett vasutas operabérlettel. Ily módon *Bátaszék* és *Komló* dolgozói is bekapcsolódhattak az operakedvelők táborába. *A pécsi területről összesen 106-an utazhatnak bérlettel az operába.*

A *József Attila Színház* vasutasbérlet előadásaira tizenkét dolgozónak van belépője. A *Pécsi Nemzeti*, a *Kaposvári Csiky Gergely Színházba* és a tájelőadásokra összesen 170 bérletet vásároltak a vasutasok. Kedveltek a szegedi nyári szabadtéri játékok is. A tavalyi előadásokat például hatvan dunaújvárosi vasutas tekintette meg.

SEGÍTETTEK A VASUTASOK

November 5-én sürgősen gyógyszert kellett küldenem Pécsre, beteg nagymamámnak. A Déli pályaudvaron 19 óra 30 perckor az információstól kértem tanácsot, aki szólt az ügyeletes tisztnek. Készségesen segített ő is. Elintézte, hogy a 23 órakor induló vonattal a gyógyszert eljuttassák a pécsi forgalmi irodába.

Ezúton szeretném megköszönni az ügyeletes tiszt és a többi vasutas segítségét, udvariasságát.

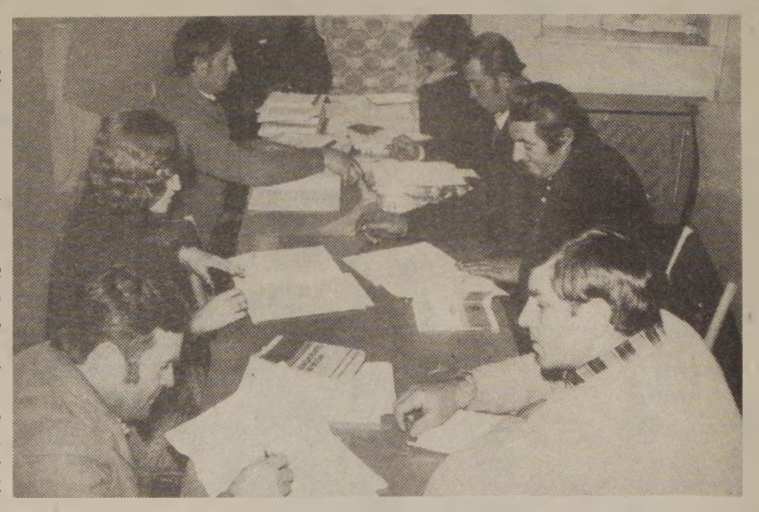
Czagler Károlyné
gyógyszerész
Martonvásár

Pályamunkások az iskolapadban

Gyümölcsöző együttműködés a hajdúsámsoni általános iskolával

A debreceni területi szakszervezeti bizottság intézkedéseinek eredményeként az utóbbi években több szolgálati helyen kedvező fordulat következett be a felnőttoktatásban, a hiányos iskolai végzettségű dolgozók számának csökkentésében.

Kétségtelen, hogy a felnőttoktatás legnehezebb területe az általános iskolai képzés biztosítása, mert a fluktuáció, a 8 általánossal nem rendelkező dolgozók „újratermelődése", a bejáró dolgozók mostoha körülményei továbbra is nehezítik a szervező munkát. Sok nehézséggel kell megküzdeni, szívós agitációs munkát kell végezni annak érdekében, hogy a hiányos iskolai végzettségű dolgozók beiskolázása — az általános műveltség megszerzése — terén előbbre léphessünk. Az a tapasztalatunk, hogy a személyre szóló, meggyőző agitációs munkában egyre inkább és mind több eredménnyel vesznek részt a bizalmiak és a tisztségviselők.



Öreg diákok az iskolapadban

DÍJAZÁS NÉLKÜL

Példa erre a debreceni pályafenntartási főnökség. Az *„Egy üzem, egy iskola"* mozgalom keretében kétoldalú szocialista együttműködési szerződést kötöttek a *hajdúsámsoni Általános Iskola* tantestületével.

A tantestület vállalta, hogy társadalmi munkában — díjazás nélkül — elvégzi a pályafenntartási főnökség azon dolgozóinak a magánvizsgára való felkészítését és vizsgáztatását, akik az általános iskola 3—8. osztályainak elvégzésére vállalkoznak. Ezzel szemben a főnökség vezetői, szocialista brigádjai viszonzásul társadalmi munkában vállalták az új beruházásban épült általános iskola karbantartási és fenntartási, valamint parkosítási és csinosítási munkáinak elvégzését.

A megállapodás alapján a pályafenntartási főnökség illetékes vezetői, a művelődési bizottság titkára, a munkaügyi vezető és az szb képviselője az I—VIII. főpályamesteri szakaszon megkezdték a szervező munkát. A munkahelyeken — az előzetes felmérés alapján — *48 olyan dolgozóval beszélgettek el, akiknek családi körülményei és szolgálati beosztása várhatóan lehetővé teszi a 8 általános osztály elvégzését.* A személyes elbeszélgetés eredménnyel járt, ugyanis 42 pályamunkás vállalta a továbbtanulást.

A múlt év októberében a *Vasutas Dolgozók Klubkönyvtárában* a technikai és személyi feltételek biztosítása mellett megkezdődött a tanítás.

A hallgatók kéthetenként a környező községekből járnak be *és hétfői napokon 14-től 17 óráig tanári segítségnyújtás mellett tanulnak.* Számot adnak az anyag elsajátításáról, és ugyanakkor szempontokat kapnak a következő két hét egyéni tanulásának irányelveihez.

ÖRÖMMEL TANULNAK

Az eddigi tapasztalatok alapján az a megállapításunk, hogy ez az oktatási forma megfelel a célnak, *a résztvevők jó kedvvel és örömmel tanulnak.* Az általános iskola két tanára egybehangzóan úgy nyilatkozott, hogy a hallgatók fegyelmezettek, az órákra rendszeresen eljárnak, szorgalmasak, amit bizonyít az anyag számonkérése során mutatott tájékozottságuk.

Elbeszélgettünk néhány pályamunkás hallgatóval is. Többek között *Lakatos Bertalannal,* a debreceni csomópont II. számú főpályamesteri szakaszának dolgozójával, aki 39 éves és közel 20 évvel ezelőtt mint pályamunkás került a vasúthoz. Két kiskorú gyermeke van. 1976-ban az üzemi kihelyezett osztályban elvégezte a 7. általános iskolát, de miután felesége beteg lett, abbahagyta tanulmányait. Tavaly az elsők között jelentkezett továbbtanulásra. Munkatársai becsülik, tisztelik, több pályamunkás kijelentette: *„hogyha Lakatos Bertalan továbbtanul, mi is követjük őt."*

Ez a példamutatás nagyban hozzájárult a kollektív szervező munka sikeréhez. A II-es szakaszról 12-en csatlakoztak a továbbtanulók csoportjához.

A vidékről bejáró Lakatos Bertalan egyébként a továbbtanulás mellett egyéni boldogulása érdekében is előrelépett, *340 ezer forint OTP- és munkatársi segítséggel Ujfehértón otthonát építi.*

Kovács Lajos, a sárándi IV-es főpályamesteri szakasz dolgozója, aki 3 gyermekes családapa, 1959-ben került pályamunkásként a vasúthoz. Naponta *Konyárról* jár be munkahelyére. A beszélgetés során úgy nyilatkozott, hogy a szolgálati főnökség gazdasági és mozgalmi szervei törődnek velük. Lelkesedéssel kezdett hozzá a tanuláshoz, amit 12 éves korában családi körülményei miatt a 6. osztály elvégzése után abba kellett hagyni. *„Most 40 éves vagyok, bár ne hagytam volna abba, vagy előbb kezdtem volna hozzá"* — mondotta.

ALAPVETŐ ÉRDEK

Elmondhatjuk, hogy a körültekintő és jól összehangolt szervező munka, az együttes tenniakarás és segítségnyújtás, mint azt a példák is igazolják, mindig célravezető.

A debreceni pályafenntartási főnökség fizikai dolgozói megértették, hogy az alapműveltség megszerzésére mindenkinek szüksége van. Ez az alapja a szakmai és politikai képzésnek. A műveltség fokozása azért is alapvető érdek, mert a gazdasági folyamatok jobb megértéséhez, a munkahely demokratizmusának további kiszélesítéséhez, valamint az egyén és a család boldogulásához vezet.

Kocsis Gyula

Húszéves a Hámán Kató brigád

AZ ALAPÍTÓ TAGOK IS OTT VOLTAK A HÁZI ÜNNEPSÉGEN

Húsz évvel ezelőtt a *Magyar Vasutas* egyik számában riportot közölt *„Hat asszony összefogott"* címmel. A cikk szereplői akkor a Nyugati pályaudvaron személypénztárosként dolgoztak, s *Hámán Kató* neve alatt az elsők között alakítottak női szocialista brigádot.

A megalakulás huszadik évfordulója alkalmából (január 13-án), a Nyugati pályaudvar pártbizottságán rendezett találkozón valamennyien részt vettek, pedig az időközben bekövetkezett változások folytán már régen szétszórta őket az élet. Vannak, akik nyugdíjba vonultak, s többen más munkakörben dolgoznak.

Az ünnepségen megjelentek az utódok is: *a Tyereskova,* a *Dózsa* és az „új" *Hámán Kató* szocialista brigád tagjai is. Nehéz lenne azt az örömöt, azt a lelkesedést leírni, amely megnyilvánult, amikor egy-egy régi brigádtag belépett az ajtón.

— Megjöttél Szerénkém?

— Mi van veled Csöpikém, mutasd magad; hogy van a férjed?...

Palla Béláné, a régi brigádvezető, most pénztárátadó a Nyugatiban.

— *Nagyon sok szép emlék köt össze bennünket* — mondja. — *Abban az időben a MÁV-nál még kevés szocialista brigád volt. Az 1963-ban tartott, első országos szocialista brigádvezető értekezleten mindössze tizenketten voltunk a vasúttól. Brigádunk alapelve a közösségért való munkálkodás volt.*

— Mondjon konkrét példákat!

— *Egyszer amikor este moziba indultunk, benéztünk a Nyugatiba. Láttuk, hogy a pénztárak előtt hosszú sorok kígyóznak. Mi nem sokat töprengtünk, kinyitottuk a többi pénztárt is és munkába álltunk. Mondanom sem kell, hogy aznap már nem mentünk moziba.*

A brigád névadójuk családjával is tartotta a kapcsolatot. Gyakran meglátogatták a Pest-Lőrincen élő Hámánt Kató testvéröccsét, András bácsit, aki egykor mozdonyvezető tanonc volt a Nyugatiban. Többször beszéltek Hámán Kató férjével is.

— *Engem a kollektíva beszélt rá arra, hogy végezzem el az általános iskola nyolcadik osztályát. A tanulásban is segítettek* — jegyzi meg *Aszódi Sándorné* nyugdíjas.

Fehér Gézáné már túl van a hatvanon, ennek ellenére tavaly nyáron is dolgozott, segített a csúcsforgalomban. Ő volt a brigád szakszervezeti bizalmija.

Garaba Istvánné — Slezák Marika — a legfiatalabb. Most Göd-Felsőn állomásvezető. Kislányként került a brigádba. *Szalkai Gyuláné* néhány éve élvezi a megérdemelt nyugdíjat. Mindig szókimondó, őszinte asszony volt. Tisztelték is érte a többiek.

A második alapító tag, *György Fazekas Béláné* már szintén nyugdíjas. Ő volt a brigád nyelvésze. Beszél németül, franciául, románul és eszperantó nyelven. Emellett sportolt is. Több országos vasutas teniszbajnokságot nyert.

A húsz évvel ezelőtt alakult Hámán Kató brigád tagjai még napjainkban is tartják egymással a kapcsolatot, programot is szerveznek. *Minden év december 3-án — névadó születésnapján — együtt koszorúzzák meg a Nyugati mellett Hámán Kató szobrát.*

Séra Sándor

Tárlat az ebédlőben

A Távközlő és Biztosítóberendezési Építési Főnökség hirdetőtábláján egy meghívó jelent meg, az alábbi szöveggel: „A Kun Béla szocialista brigád meghívja dolgozóinkat *Veréb László* és *Krötzer Éva* — vasutas képzőművészek — kiállításának megtekintésére. A kiállítás helye: *az ebédlő.*"

Ezen a napon a munkatársak siettek elfogyasztani az ebédet, hogy utána megnézhessék a képeket. A kolléga, *Veréb László* festményei iránt fokozott az érdeklődés. Egyrészt azért, mert így bepillantást nyerhetnek egy munkásfestő, alkotó, művészi világába, másrészt arra voltak kíváncsiak, hogy az egy évvel ezelőtt rendezett tárlat óta milyen fejlődés, esetleg milyen stílusváltozás következett be nála.

Az alkotásokat a főnökség dolgozóinak többsége megtekintette és elismerően értékelték a látottakat. Különösen nagy sikert arattak a Balaton és környékének tájairól készült festmények. A 15 kép között számos alkotás illusztrálja a vasút életét.

A kiállítás színvonalát emelték Krötzer Éva képei is, aki mint Veréb László alkotótársa jelentkezett a tárlaton. Képei megragadóan frissek, szépen kidolgozottak.

Veréb László 1957 óta tagja a *Vasutasok Szakszervezete Központi Képzőművész Körének.* Képei számos hazai és külföldi kiállításon szerepeltek.

A helyi kiállítás védnökségét — a művelődési bizottság mellett — a 21. üzem szocialista brigádja vállalta. Szabad idejük feláldozásával, ügyességükkel sikerült nagyon ízlésesen, tetszetősen, egy üzemi szintet kicsit túllépve, megrendezniük ezt a tárlatot.

Köszönet az alkotóknak és a rendező szocialista brigádnak, hogy ez a kiállítás „házhoz jött". A munkásember, aki eddig csak ritkán ment el kiállításra és múzeumba, talán ennek hatására gyakrabban kerekedik fel, hogy ellátogasson a *Műcsarnokba* vagy a *Nemzeti Galériába.* És nem azért teszi ezt, mert benne szerepel a brigád vállalásában, hanem azért, mert érdeklődik a művészet iránt. Látott az üzemben valamit, és már kíváncsi más alkotásokra is. Akik eddig is szerették a képeket és festményeket, azokban megerősödött a művészet pozitív emberformáló hatása.

Tunyogi Gyula

Megteremthető-e a mennyiség és a minőség harmóniája?

A személyi és tárgyi feltételek szerepe az áruszállításban

Napjainkban, a különböző fórumokon egyre többet foglalkozunk azzal, hogy miképpen lehetne jobban, precízebben dolgozni, más szóval, a munka minőségét javítani. Ez az igény reális, időszerű, megalapozott. Bár egy kicsit előbb eszméltünk volna! Úgy mondják — közgazdászok és gazdasági vezetők egyaránt —, hogy eddig a mennyiségi szemlélet uralkodott, ezentúl azonban a minőségnek kell előtérbe kerülni. Én ezt úgy pontosítanám, hogy a minőségnek és a mennyiségnek mindig harmóniában kell lenni! Az egyik a másik rovására nem befolyásolható következmények nélkül. Így van ez a vasúti áru- és a személyszállításban is. Felmerül azonban a kérdés: vajon beszélhetünk-e minőségről a vasúti technológiában? Hogyan kell ezt értelmezni, mik a minőségi munka feltételei? Ezekre a kérdésekre kerestünk választ Budapest két legnagyobb teherpályaudvarán.

Százharminc kirendelttel

Berendi Tibor, Ferencváros állomásfőnöke:

— A jó munkát, a minőséget sok tényező befolyásolhatja. A legfontosabbak talán a személyi és a tárgyi feltételek. A vasúton, főleg a nagyobb pályaudvarokon, stabil munkaerőre lenne szükség. Ez azért fontos, mert a munkában összeszokott emberek (például sarusok, kocsirendezők) biztonságosabban, fegyelmezettebben dolgoznak. *A kirendeltek csak két év után ismerik meg igazán környezetüket, az újfelvételeseknek pedig még több idő kell ehhez. Ha tehát intenziv a munkaerő-vándorlás, veszélybe kerülhet a minőség is.* A gyakorlatlanabb sarus, vagy kocsirendező balesetet okozhat. *Ferencvárosban 130 kirendelt dolgozik.* Ahhoz, hogy egy pályaudvar jól funkcionáljon, kiváló vezetőkre is szükség van. Minden munkafázist ismerő, széles látókörű vezetőt azonban napjainkban nehéz találni, pontosabban kinevezni. Sokan azért nem vállalják a vezető posztokat, mert a végrehajtó szolgálatnál többet keresnek. *Jobban kellene tehát törődni anyagi megbecsülésükkel!* A tapasztalatlanabb, kényszerből kinevezett vezető rontja a minőséget, akaratlanul is kárt okoz.

— Milyenek ma Ferencvárosban a tárgyi feltételek, és hogyan befolyásolják a biztonságos, gyors áruszállítást?

— Először azt jegyzem meg, hogy a helyi vasutasokon kívüli okok miatt is megsérülhet az áru, összetörhet a kocsi. *Mostanában gyakran tapasztaljuk, hogy a gépesített rakodás miatt a szállítmány megcsúszik, oldalra billen.* Faröntököt, vagy deszkákat ugyanis géppel nem lehet olyan stabilan a vagonokba pakolni, mint kézzel. *A szállítás biztonságát befolyásoló másik tényező a kocsik állapota.* Erről sem a legjobbakat lehet mondani. *Fuvaroztatóink sok kárt okoznak a vagonokban a markolókkal, megrongálják az ajtók zárjait.*

— Ferencváros az ötvenes években korszerű rendezőpályaudvar volt.

— Igen, de már elhasználódott. A két gurítódomb vágányfékjei is kis teljesítményűek. Húsz-harminc tonnás kocsik fékezésére tervezték, és most már hatvan tonnásokat kell velük „megszelídíteni". *Ebben az évben végre kicserélik mindkettőt. A VI. ötéves tervben megkezdik a Keleti rendező felújítását is.* 670 millió forintot kaptunk erre. A technikai megújhodásig azonban úgy szervezzük a munkát, hogy a műszaki fenntartó személyzet — a gurítás, az elegyrendezés lassítása árán is — ki tudja javítani a vágányféket, vagy a pályafenntartási szolgálat a kitérőket. *A vágányhálózat elhasználódott.* A Keleti gurítóban például teknőszerűen süllyedtek meg az irányvágányok. A pft-nek kevés az embere. A kocsijavító műhelyek is elavultak. Mondanom sem kell, hogy mindez károsan hat a termelékenységre, az áruszállítás minőségére.



Drávai János váltókezelő a tolatást irányítja

Élüzemhez méltóan

— Mi tartozik még az áruszállítás minőségének fogalomkörébe?

— Véleményem szerint a pontosság és a gyorsaság is. A nagy teljesítményű gépek kihasználása, a kocsiforduló idők rövidítése, és még lehetne tovább sorolni a követelményeket.

Ferencváros az elmúlt évi tervét élüzem szinten teljesítette. A főnök véleménye szerint 1980. az V. ötéves terv legeredményesebb esztendeje volt. Sok tény, adat bizonyítja ezt. Közülük is a legörvendetesebbek: *az elmúlt esztendőben sem halálos, sem csonkulásos baleset nem történt.* 1979-ben a tárgyi balesetekből származó kár 638 ezer forint volt, tavaly 576 ezer. Öt-hat évvel ezelőtt meghaladta a 700 ezer forintot.

Sok vagy kevés ez a többnyire váltófölvágás, kocsitörés következtében keletkezett kár? Könnyebb ennek megítélése, ha a forgalomhoz viszonyítunk. Huszonnégy óra alatt 4—5 ezer kocsit gurítanak, négyezer érkezik és indul, 1500—2000 pedig áthalad. Az állomásfőnök egy alkalommal két mérnököt kért meg arra, hogy számítsák ki százalékban a kárt. Nem sikerült. A rendezőben mozgatott értékhez viszonyítva ugyanis a veszteséget csak ezredszázalékban lehetett kifejezni. Mindez persze nem jelenti azt, hogy nem törekednek a balesetek, a kocsisérülések számának csökkentésére. Az igazgatóságok illetékeseinek is szigorúbban kellene ellenőrizni azt, hogy az árut az előírásoknak megfelelően rakják a kocsikba, *mert Ferencvárosban tizenegy hónap alatt 528 kocsiból kellett műszaki és egyéb okok miatt átrakni a szállítmányt, és 11 138 esetben volt szükség rakományigazításra.*

Kandrik László, az üzemgazdasági csoport vezetője a munka minőségének jellemzéseként elmondotta, hogy tavaly — 1979-hez viszonyítva — *három és fél órával sikerült csökkenteni az idegen kocsik tartózkodási idejét.* A kongresszusi verseny hatására a mozdonyok kihasználását 45 tonnával növelték, és így 700 ezer tonna áruval többet szállíthattak.

Érdemes megemlíteni azt is, hogy tavaly 816 TEEM vonatot indítottak, és ebből csak tizennégy késett. A záhonyi kilépéssel indított 247 vonat közül pedig egy sem. A munkából kiesett napok száma 350-nel csökkent.

A tél is közbeszól

A meteorológia szerint már tíz éve nem volt olyan havas és zimankós december, mint a legutóbbi. A ferencvárosi vasutasok is küszködtek a hóval-faggyal, a szállítás akadozott. Most, január 13-án is havazik, a vágányok közötti utak síkosak. A zúzott kövekre ráfagyott a gyorsan megolvadt hó, a rendezőben szinte életveszélyes közlekedni.

— Most nincs nagy forgalom, a vállalatok kevesebb árut szállíttatnak — mondja *Kovács Ferenc*, a Nyugati rendező főnök helyettese. — Tizenöt óráig még csak hétszáz kocsi gurult le a dombról. Sajnos, most nagyobb a balesetveszély, a sarusoknak jobban kell vigyázni. Januárban két tárgyi balesetünk volt. *Egyenetlen rakodás miatt oldalra billent egy vagon, egy pedig — eddig ismeretlen ok miatt — kisiklott. Szerencsére a gurításból és síktolatásból származó baleset kevés.* Annál gyakoribb viszont a rakománycsúszás. Nyáron, amikor tapad a saru, előfordul, hogy a kerék átugorja, és kiesik a kocsi.

Kisétálunk az irányvágányok közé. Egyre nagyobb pelyhekben hull a hó. Óvatosan lépkedünk, csúszik a terep. *A vágányok között nem látni szemetet, szétszóródott árut, a szocialista brigádok összetakarították.* Csak néhány földkupac árulkodik arról, hogy a pft nemrég vágányt javított. A törmeléket, a földet otthagyták. Éppen gurítási szünet van. A II-es őrhelyen ebédelnek a sarusok. *Kiss II. György* négy éve dolgozik itt.

— A mi brigádunk összeszokott, egymást jól ismerő kollektíva, de ilyen csúszós terepen nekünk is jobban kell vigyázni — magyarázza. — *A munka is nehezebb.* Jeges a sín, a kocsik lassabban gurulnak, nem jutnak a kívánt távolságra. Most is, az őrhellyel egy vonalban vesztegel néhány. Pajszerrel nem bírjuk elmozdítani, majd mozdonnyal tolják a helyükre. A csapágyak kihűltek. Ilyenkor „ilusták" a kocsik.

A sarusok 18 órakor fejezik be a szolgálatot. Ha továbbra is így havazik, a váltótársaknak a szokásosnál nehezebb éjszakájuk lesz...

Kaszala Sándor



A Nyugati rendező irányítótornyában Pásztor László vágányfékkezelő és Ladányi József, a biztosítóberendezési asztal kezelője munka közben
(Laczkó Ildikó felvételei)

Sok múlik a munkahelyi kollektívák kezdeményezőkészségén

Az áruszállítás minőségének javulását *Rákosrendező* pályaudvaron is meggyőző adatok bizonyítják.

— *Nőtt a forgalom, s a csökkenő létszám ellenére kevesebb volt az árukár 1980-ban, mint az előző esztendőben* — mondja *Molnár Béla* főfelügyelő, körzeti állomásfőnök, miközben elénk tárja a legfrissebb üzemgazdasági mutatókat. Eszerint *tavaly tizenötezerrel több kocsit szalasztottak le a helyi gurítódombról, rakományigazításra viszont 1100-szor kevesebb alkalommal került sor* — ez derül ki az elmúlt két év adatainak összehasonlításából.

Számon kérni a munkát

Az egy kocsira jutó kár értéke is 40 fillérrel csökkent, ami részben összefügg azzal is, hogy a tolatás vagy gurítás közben előfordult balesetek száma tizenhattal volt kevesebb tavaly, mint 1979-ben.

A javulás mindenekelőtt az emberek fokozott helytállásának köszönhető. Ezt a megállapítást azonban az állomásfőnök némiképp módosítja:

— *Sajnos, vannak köztünk olyanok is* — különösen az itt dolgozó kirendeltek egy része —, *akiknek enyhén szólva nem tartozik a tulajdonságaik közé a pontosság, a fegyelmezettség, az utasítások betartása*, nem is szólva a kellő szakmai ismeretek és a gyakorlat hiányáról. A három térfőnök és néhány más középvezető ellenben minden dicséretet megérdemel az *ellenőrzések* következetes megtartásáért, a munka rendszeres számonkéréséért. Elismerés illeti a törzsgárda példamutató tagjait is, akik között olyanok találhatók, mint *Martiesek András* főbizalmi, a 2-es műszak saruelőmunkása, vagy *Nyújtó Benő* bizalmi, aki a 3-as műszakban ugyancsak saruelőmunkásként dolgozik.

Ahhoz természetesen, hogy az áruszállítás minősége egyre kedvezőbben alakuljon, aligha volna elegendő az emberek akarata. Ez egyéb feltételek megteremtését is követeli.

Ami változott

— *Igen, ez kétségtelen* — helyesel az állomásfőnök, majd megemlíti, hogy a korábbi időszakhoz képest a központi irányítás sokat segített a *gépellátás*, a vonatmozdonyok kiegyensúlyozottabb biztosításával. — *Egy rendezőpályaudvaron ez létkérdés*, mert ezen múlik az áruk gyors továbbítása, az elegy feldolgozás zavartalansága, a fuvaroztatók igényeinek minél jobb kielégítése. Az utóbbi időszak biztató eredménye ezenkívül, hogy az *elegytovábbítási rend* módosítására tett javaslatainkat menetrendváltozáskor a vasút felsőbb szintű vezetősége figyelembe vette. Megoldódott az a mintegy három éve napirenden levő gondunk is, hogy a síktolatást végző három tartalékmozdony és a hozzájuk beosztott kocsirendezők munkáját *rádió adó-vevő berendezés* könnyítse. Ezáltal gyorsabbá és biztonságosabbá vált a kocsisorok átállítása is a különböző vágánycsoportok között. Ennek előnyei közé tartozik, hogy a mozgási műveletek szabályozásában az állomásirányító közvetlenül részt vehet...

A beszélgetésbe *Szalai László* körzeti szb-titkár is bekapcsolódik:

— *Tudvalevő, hogy Rákosrendező immár nagyon régi problémája a munkakörülmények mostohasága, amin végérvényesen csak a sok éve tervezett, de mindig elmaradó rekonstrukció segíthetne.* Az ehhez szükséges milliárdok most sem állnak a MÁV rendelkezésére, de *mindig sikerül előbbre lépnünk.* Tavalyelőtt végbement a szolgálati helyiségek felújítása — új szociális létesítményekkel is gazdagodtunk —, s a már említett rádión kívül ebben az évben szeretnénk sort keríteni *a külsőtéri, oda-visszabeszélő telefonkészülékek felújítására, illetve újabb készülékek elhelyezésére.* Nagyteljesítményű külsőtéri hangosításra nem gondolhatunk az új lakótelepek közelsége miatt, ám továbbra sem *mondhatunk le a körülményekhez igazodó, kisebb költséggel megvalósítható műszaki fejlesztésekről.*

Közösen a partnerekkel

Azon a napon (január 15-én), amikor Rákosrendezőn jártunk, folytatódott a szocialista brigádvezetők év elejei tanácskozás-sorozata. Ezeken a megbeszéléseken is sok olyan lehetőség kerül szóba, amelyek a mindennapi munka, a vasúti áruszállítás tökéletesítésének irányába hatnak.

— A *Váradi Lajos* forgalmi szolgálattevő által vezetett *Új Élet* szocialista brigád tagjai — nyolc kereskedelmi és kilenc forgalmi dolgozó — *szerződéses viszonyban állnak a Hámán Kató vontatási főnökséggel és a 12-es TÜZÉP-pel* — magyarázza az szb-titkár. — A mai megbeszélésre a partnerek is eljöttek, hogy együtt mérjék fel az áruszállítás minőségi színvonalának emelésében elért eredményeket és a további feladatokat. *A TÜZÉP képviselői például javasolták, hogy az ő reszortvezetőiket is hívjuk meg a vasúti dolgozók kereskedelmi oktatására.* Nemcsak azért, hogy vasúti szakismereteket szerezzenek, hanem azért is, hogy az időközben előforduló esetleges rakodási problémák okait feltárják és megszüntetésük érdekében közösen intézkedjenek.

Mivel Rákosrendezőn nem ritka az effajta kezdeményezés, remélhető, hogy 1981-ben újabb sikerek születnek mind az áruszállítás technológiáját, mind annak minőségét illetően. A jól bevált gyakorlat folytatása bizonyára az eredmények további javulásával fog járni.

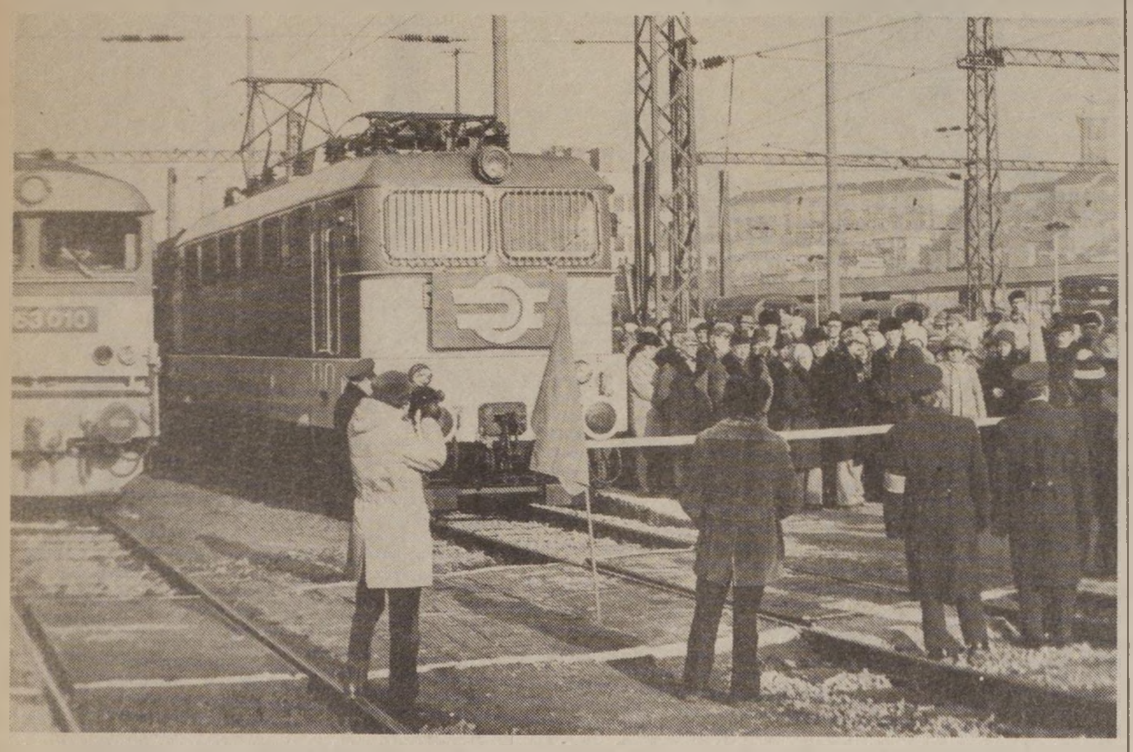
Kovács József



Juhász II. László sarus már több éve a rendezőben dolgozik

JANUÁR 8-ÁN

A Déli pályaudvarról elindult az első villamosmozdony vontatta személyvonat



Az ünnepélyes megnyitás pillanata

(Óvári Árpád felvétele)

Nem mindennapi esemény színhelye volt január 8-án a Déli pályaudvar. Egy feldíszített szilicium egyenirányítós mozdony állt a hetedik vágányon; mintegy jelezve, hogy elkészült a főváros harmadik legnagyobb fejpályaudvarának felsővezeték-rendszere. *Ez volt az első villamosgép, amely a déliből a 2224 számú, 10 óra 40 perckor Nagykanizsára induló személyvonatot vontatott Kelenföldig.*

Az ebből az alkalomból tartott ünnepségen megjelent *Csárádi János*, a Gépészeti és Járműfenntartási szakosztály vezetője, *Kiss Károly* vasútigazgató, *dr. Szabó Miklós*, a vasutasszakszervezet budapesti területi szakszervezeti bizottságának titkára.

Mint azt *dr. Tóth György*, a MÁV Beruházási Irodájának vezetője elmondotta: a vasút vezetői 1979-ben határozták el a Déli és a Kelenföld állomás közötti szakasz villamosítását. Ezzel sikerül tehermentesíteni a Keletit és Józsefváros állomást, mert ezután a hegyeshalmi vonalon közlekedő személyszállító vonatok a Délibe érkezhetnek, illetve onnan indulhatnak. Az sem lényegtelen, hogy a szóban forgó villamosítással tetemes mennyiségű energiaköltség takarítható meg. Ezeknek a vonatoknak ugyanis így 8,6 kilométerrel kevesebbet kell megtenniük.

Dr. Tóth György végezetül megköszönte a tervezők és a kivitelezők áldozatos munkáját *és a létesítményt átadta Kiss Károly vasútigazgatónak.* A nemzeti színű szalag átvágása után pedig *Méhes Erzsébet* forgalmi szolgálattevő adott jelt az első villamosmozdony vontatta szerelvény indulására, amely Kelenföldön cserélt gépet. A menetrendszerű villamosvontatás egyébként *január 18-tól indult meg a Déliben.*

S. R.

Főszerepben a bizalmiak

A bérek egyéni elosztásánál a végzett munka legyen az irányadó

(Folytatás az 1. oldalról.)

osztályoknak *csak a bérfejlesztési keretösszegeket bocsátja rendelkezésre.* Az egyes munkakörökre és beosztásokra meghatározott bérfejlesztési mutatókat nem adják ki.

A bérfejlesztési keretösszegek felhasználása során a gazdasági szerveknek és az illetékes szakszervezeti bizottságoknak figyelembe kell venni, hogy a rendelkezésre álló keretből le kell vonni az alapbéremelések járulékos pótlékait (túlóra, műszakpótlék, munkahelyi pótlék, le nem dolgozott idők, stb.). Ezek a bérgazdálkodó egységek részére nem kerülhetnek kiadásra, mert az év folyamán szükség szerint felhasználódnak. A bérgazdálkodó egységek részére kiadásra kerülő bértömeg tehát *nem jelenti szükségszerűen az egy személyre eső átlagos alapbér 4,4 százalékos növekedését!*

A vállalati dolgozók alapbérének megállapítására vonatkozó 16/1976 (XII. 11.) MüM sz. rendeletet a munkaügyi miniszter 24/1980 (XII. 18.) MüM sz. rendeletével módosította. *Ennek alapján a bértételek alsó határa átlag 8 százalékkal emelkedett. Az új alsó bértétel határt 1983. március 31-ig (az évenkénti bérfejlesztési keretek terhére) minden dolgozónak el kell érni.* Az új alsó bérhatárok közelítését már most meg kell kezdeni. Ennek végrehajtása során a bérgazdálkodó szervek az alábbi elveket alkalmazzák:

1. A fizikai foglalkozású dolgozóknál biztosítsák az alsó bérhatárokra történő ráállást.

2. Az alacsony bértételeknél a szükséges bérfejlesztést kell adni.

3. A kis leterhelésű munkakörökben utoljára kell hagyni, az új bértétel alsó határainak elérését.

Előtérbe kell helyezni a középvezetők *(szolgálati főnökök, helyetteseik)*, valamint egyes termelésirányítók *(reszortvezetők, szakaszmérnökök, főművezetők, művezetők, építésvezetők, pályamesterek, stb.)*, továbbá önálló reszortos ügyintézők *(oktatók stb.)* bérfejlesztését! Ezekben a beosztásokban *lehetőleg kiemelt béremeléseket kell adni.*

A vállalati gazdálkodás szerint foglalkoztatott, egészségügyi, illetve pedagógus bérrendszer szerint besorolt és díjazott dolgozóknál (bölcsődék, óvodák, napközi otthonok stb.) a kötelező évi emelésen kívül átlag 3 százalékos béremelést lehet biztosítani.

A bérfejlesztések egyéni elosztását differenciáltan, a végzett munka mennyisége, minősége, hatékonysága alapján kell végezni. *Törekedni kell a meglévő indokolatlan bérfeszültségek mérséklésére, esetleg megszüntetésére.*

Az egyéni bérfejlesztés mértékének megállapításánál *a bizalmi jogának gyakorlása nemcsak lehetőség, hanem kötelesség is.* Az előzőekben ismertetett bérpolitikai elvek nem korlátokat, hanem segítséget jelentenek, amelyek alkalmazása mind az egyén, mind pedig a társadalom számára kedvező.

Sajnos, előfordul még, hogy sem a gazdasági vezető, sem a kollektíva képviselője nem vállalja a végzett munkával arányos bérdifferenciálást. Inkább elfogadja a kialakult, nivellált béreket. Az 1981. évi bérfejlesztések végrehajtása során valamennyi tisztségviselő és aktivista számára elsőrendű feladat, *hogy a kongresszusi határozatnak megfelelően törekedjenek a munka reális értékelésére.* Vállalják a bérek differenciálásával járó vitát, mert csak így lehet a követelményt a szükséglethez igazítani, a jól dolgozókat megkülönböztetett anyagi elismerésben részesíteni.

A bérpolitikai intézkedések csak így lesznek ösztönzői a hatékonyabb munkának. Tárgyilagos, megfontolt döntéseikkel, javaslataikkal sokat tehetnek ezért a bizalmiak.



— Pirike előttünk szalad, mert ő olyan tüzes, hogy körülötte még a hó is elolvad . . .

(Kesztyűs Ferenc rajza)

Anya és fia egy vonaton

Vigh Dezső az általános iskola nyolcadik osztályának elvégzése után a vasútnál jelentkezett ipari tanulónak, a járműszerelői szakmában. Felszabadulása után, tíz hónapig gépszerelőként dolgozott, majd a tizennyolcadik évének betöltésekor gőzmozdonyvezető-gyakornok lett.

— *1975-től 78 nyaráig tüzeltem gőzösön* — mondja. — *Azután villamosmozdony-vezetői tanfolyamra mentem, a szolnoki vontatási főnökségre.* Felelősségteljes munka a miénk, hátunk mögött emberek, s milliós értékek. Nemcsak elméleti, hanem gyakorlati követelmény is, hogy utasításszerűen végezzük munkánkat.

— Hogyan csökkenthetők a késések?

— *A mozdonyvezetők egy része nem tehet arról, hogy a vonatok késnek. Mi lehetőleg azon vagyunk, hogy az időveszteséget intenzív indulással, s megállással behozzuk. Viszont a menetrend szerinti zökkenőmentességet olykor a forgalmi szolgálattevők kénytelenek is hátráltatják . . . Mindkét részről összehangoltabb munkára lenne szükség . . .*

— Brigádtag?

— Tavaly nyáron alakult meg a tíztagú brigádunk, én mint brigádvezető-helyettes tevékenykedem. *Fiatalokból áll a kollektívánk, gőz- és villamosmozdonyvezetők vagyunk.*

Vigh Dezső 1970 óta szakszervezeti tag, a 10 éves törzsgárdajelvényt a tavalyi vasutasnap alkalmával kapta meg. Mindehhez az elsők között két, igen közeli „ismerőse" gratulált, *a jegyvizsgáló édesanyja és a bátyja, aki kocsirendező.*

Egy idő óta gyakran megesik, hogy anya és fia egy vonaton teljesítenek szolgálatot. **Kovács László**

Veszprémben is hódít a konténeres szállítás

A múlt évi munkát értékelve *Veszprém* állomás jó eredményekről adhat számot. Sikerrel feleltek meg a megyeszékhely növekvő szállítási feladatainak. Személyvonati menetrendszerűségükben a célkitűzésként előírt 96,2 százalékot 96,96 százalékra javították. Az áruszállításban közel egy százalékos túlteljesítést jelentett a 94 752 tonnás teljesítmény.

— *Elsősorban a minőségi mutatók javítása révén növeltük az árutovábbítást* — mondta *Marton József* főelőgyelő, Veszprém állomásfőnöke. — *Például azzal, hogy az egy vonatra jutó átlagos terhelést a tervezett 1159 tonna helyett 1165 tonnára növeltük. Az előrelátó kocsiválogatással értük el, hogy 53-ról 53,9 tonnára javult a kocsikihasználás átlaga.*

Veszprém állomás Győr, illetve Dombóvár irányában indít tehervonatokat. Ezek előkészítésének színvonalát is tovább javították 1980-ban. A gondos vonatelőkészítés eredményezte, hogy tartani tudták a kocsitartózkodás 96,6 százalékos követelményét, a tehervonati menetrendszerűséget pedig 81,83 százalékról 82,45-re javították.

Az állomási *MÁV-Volán komplexbrigád* az utóbbi három esztendőben első helyezett volt a maga kategóriájában.

— Még nem tudjuk, hogy a múlt évben hogyan alakult a végső sorrend — jegyezte meg erről az állomásfőnök. — Könnyen lehet, hogy most szerényebb helyezéssel kell beérnünk, mert az utóbbi időben a Volán dolgozói nem nagyon igyekeztek az ünnepnapi rakodásokkal. . .

Az állomás létszámhelyzete — legalábbis papíron — megfelelő volt a múlt évben. Betegség és egyéb ok miatt azonban aggasztóan megcsappant a váltókezelők száma. Mit tehettek? — A szabadnapos forgalmi szolgálattevőket vezényelték a hiány pótlására.

— *Elismerés illeti Mándli Istvánt, Kiss Lászlót, Endrédi Józsefet és Fodor Gézát, akik nem tartották „rangon alulinak", hogy esetenként a váltók mellett dolgozzanak* — mondotta Marton József. — Nem azt nézték, mit szólnak az ismerősök, ha meglátják őket a váltóőrhelyen, hanem azt, mit kíván az állomás, a vasút érdeke.

Veszprémben a Volán mellett az állami építőipari vállalat fogadja a legtöbb árut. Irányvonatokkal érkezik a folyamkavics a házgyár részére. Ezeket a beérkezéstől számított 15—20 percen belül kiviszik a házgyári iparvágányra, ahol a rakodógépekkel gyorsan kiürítik a kocsikat.

A konténeres szállítás Veszprémben is hódít. Erre utal a konténerforgalom dinamikája. Amíg 1978-ban 800 konténert, addig 1979-ben 1900-at, 1980-ban pedig már háromezer konténert raktak meg áruval és továbbítottak Veszprém állomásról. A helyi konténerforgalmat is megkönnyíti a jövőben, hogy most kap az állomás egy 16 tonnás autódarut.

L. J.

A gazdasági munkát értékelte az szb

A közelmúltban szerepelt *Hatvan* állomás szakszervezeti bizottságának napirendjén az elmúlt évi gazdasági munka értékelése. Az eredményekről *Kovács Kálmán* állomásfőnök számolt be. Elmondotta többek között, hogy csökkent a balesetek száma, és kevesebb a munkából kiesett nap is, mint 1979-ben.

Sajnos a tárgyi balesetből származó kár növekedett, meghaladta a 89 ezer forintot. Az állomás 23 szocialista brigádja az elmúlt évben 2462 óra társadalmi munkát végzett, amelynek értéke több mint 55 ezer forint.

A létszámhiány ellenére majdnem 83 ezer túlórát takarítottak meg.

125 éves a Bécs—Győri Vasút (2.)

FŐVONAL A DUNA JOBB PARTJÁN

A magyar kormány 1873-ban államvasúti építési programot dolgozott ki. Ebben szerepelt a *Budapest—Bicske—Kisbér—Győr* vonal megépítése is. A program élén tulajdonképpen a *Zimony—Budapest—Országhatár—Bécs* államvasúti forgalmi vonal megteremtése állt.

Ekkor a Duna bal parti vasútvonal, s a Bruck—Új-Szőny közötti pálya az Osztrák Államvasút kezében volt. A kormány maga építette meg a *Kelenföld—Új-Szőny* közötti pályát, s még az építés idején cserébe a Vágvölgyi Vasútért megszerezte az Osztrák Államvasúttól az Új-Szőny—Bruck vonalat. *1884. június 16-án adták át a forgalomnak a Kelenföld—Új-Szőny vonalat, s vette át egyben a MÁV annak folytatását is az országhatárig.* Az ugyancsak államköltségen megépített Zimony—Budapest vonallal együtt itt létrejött az a magyar államvasúti vonal a Duna jobb partján, mely a magyar gabonaexport és a nemzetközi tranzitforgalom legfontosabb vonala lett.

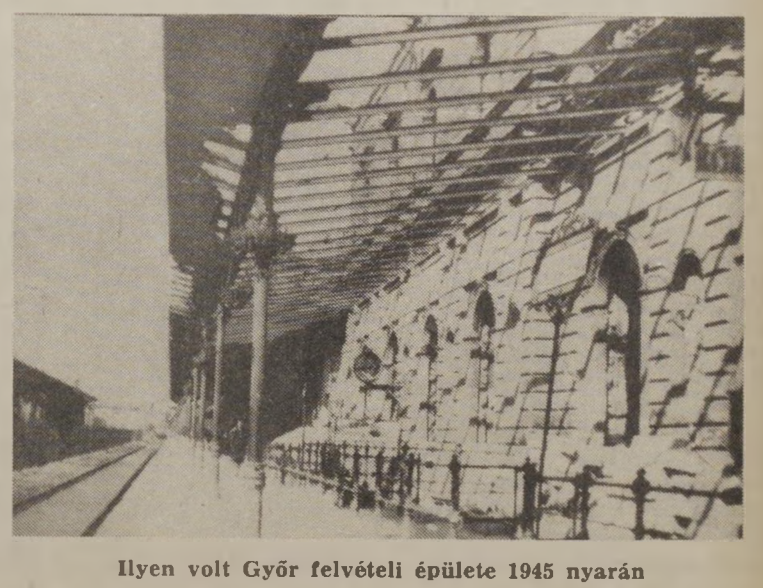
AZ ELSŐ ALULJÁRÓS MAGYAR ÁLLOMÁS

A Bruck—Új-Szőny vonalat a hetvenes évek második felében még az Osztrák Államvasút korszerűsítette. Sorra bővítette az állomásokat, s a vonali felvételi épületeket, miután azokat kinőtte a forgalom, MÁV-szabványok szerinti épületekkel cserélte le. *Győrt azonban 1894-ben már a MÁV építtette át, s a St. Pölten-i állomás mintájára kialakította az első aluljárós, szigetperonos magyar állomást.*

A vonal első magyarországi állomása, a közös határállomás, Bruck a magyarosítási mozgalmak idején német neve mellé magyart is kapott, s neve így *Bruck—Királyhida* lett. A mellette kialakult új városrész, *Bruck—Neudorf* német lakosságú volt. *Ugyanakkor a MÁV szigorúan ügyelt arra, hogy a határállomáson lehetőleg magyar nyelvű személyzet szolgáljon.* Inkább vállalta, hogy külön magyar iskolát tart fenn az állomásépületben a vasutas-gyerekeknek. Ide igyekeztek a helyi lakosság gyerekeit is bevinni.

A vonal állapota az első világháború idején rendkívül leromlott, mert a hadiforgalom alaposan igénybe vette. Győrben a Skoda cég ágyúgyárat telepített, s még egy sor üzem szolgálta a haditermelést. *A nagyipar kívánta munkástömegeket már a századforduló óta munkásvonatok szállították Győrbe, a háború alatt ezek száma megtöbbszöröződött.* Hasonlóképp fejlődött Mosonmagyaróvár hadiipara, itt lőszergyár üzemelt. Bruck cukorgyára, s katonai tábora is megterhelték a vonalat, a javítás, fenntartás pedig egyre csökkent.

A nagy forgalmú vonal két-



Ilyen volt Győr felvételi épülete 1945 nyarán

HETVENÖT ÉVES

a Landler Jenő Járműjavító

Szemelvények az üzem történetéből (3.)

Az 1949-es esztendő, a fordulat éve, a vasúti műhelyek, köztük az *Istvántelki Főműhely* életében is sok változást eredményezett. A közlekedési miniszter még az év elején rendeletet adott ki, mely szerint a műhelyeket március 15-től járműjavító nemzeti vállalattá kell átszervezni. Felügyeletüket a MÁV Vezérigazgatóságon létrehozott ipari központ látta el.

Az átszervezés a belső tagozódásban is változásokat eredményezett. A vállalatok élére igazgatókat, főmérnököket és főkönyvelőket neveztek ki. Egyéb szervezeti változásokra is sor került. Az *Istvántelki Járműjavító Nemzeti Vállalatnál* például a titkársággal együtt tizenhárom osztályt létesítettek.

Ünnepélyes névadás

A következő év tavaszán a vállalat vezetői, a dolgozók javaslatára elhatározták, hogy felveszik az 1919-es Tanácsköztársaság egyik, a vasutasok által jól ismert forradalmár vezetőjének, *Landler Jenőnek a nevét.* A kormány teljesítette a kérést. Így 1950. július 12-én megtörtént az ünnepélyes névadás. Az üzem neve *Landler Jenő Járműjavító Üzemi Vállalatra* változott.

Ebben, s még a következő évben is kimagasló eredmények születtek az üzemben. *Az első 5 éves terv harmadik évében azonban már alább hagyott a lendület.* A korábban elért, minőségileg is kifogástalan munkateljesítményeket egyre jobban lerontotta a mennyiség hajhászása. Az így született eredmények, a 150—200 százalékos teljesítmények azonban már kétségbevonhatók, sok esetben irreálisak voltak. Az időközben felemelt tervek teljesítésének folyamatos értékelésére létesített „értékelő szervezet" sem váltotta be a hozzáfűzött reményeket. *Kétségtelen ebben az is közrejátszott, hogy olyan feladatot is vállaltak az üzem vezetői, mint a vendéglátóipari hűtőpultok gyártása, és a trolibuszalkatrészek öntése.* Mondani sem kell ,hogy ezek nem tartoztak a vasúti járműjavítók profiljába. Szerencsére az illetékesek is belátták, hogy ez az út nem járható és másfél év után megszüntették a gyártásukat. Az itt felszabadult munkaerőt pedig átirányították a személykocsik javítására.

Ezek után nem volt meglepő, hogy a félévenként értékelésre kerülő munkaversenyben a Landler Járműjavító teljesítménye az élüzem szint alatt maradt. A járműjavítók közötti versenyben is az utolsók között végeztek.

Újból fellendül a munkaverseny

A felszabadulás 10. évfordulója tiszteletére országszerte kibontakozott munkaversenyhez a vasúti üzemek is csatlakoztak. Ez tulajdonképpen egybeesett a második 5 éves terv előkészítésének időszakával. *A rákospalotai üzemben ismét fellendült a szocialista munkaverseny,* melynek eredményeként elnyerték az Élüzem címet, a kocsiosztályon pedig bevezették a szalagszerű javítást.

Az üzem újból felfelé ívelő termelőmunkáját azonban — ha rövid időre is — megzavarták az ellenforradalmi események. A becsületes, a szocialista rendszerhez hű munkások azonban a nehéz napokban is tudták, hol a helyük. Közülük sokan beléptek a forradalmi alakulatok egységeibe, mások pedig a párttagság szervezésével voltak elfoglalva az üzemben.

A konszolidáció, a gazdasági és politikai élet normalizálása csakhamar jótékonyan éreztette hatását. Az ütemes és a tervek szerinti termelés már 1957 tavaszán elérte az előző év azonos időszakának eredményeit. A következő esztendő pedig már a szocialista építés fellendülésének éve volt.

A Vasúti Főosztály által jóváhagyott járműjavítás már a szakosodás szerint szabta meg a következő évek, a második 5 éves terv 1959—65 közötti időszakának javítási feladatait. *A Landler javítási profiljai is változtak 1959-től a kocsiosztályon javították a nehéz és különleges teherkocsikat, a hűtőkocsikat, a MÁV tartálykocsi parkjának egyharmadát és az összes különcélú bérelt teherkocsikat.* Eközben a személykocsik javítása folyamatosan csökkent.

Vállalatból önelszámoló üzem

Az Északi Járműjavítóban fokozatosan megszűnt a gőzmozdonyjavítás. Ez azt jelentette, hogy a Landler járműjavítónak több gőzmozdony fővizsgát, főjavítást és futójavítást kellett elvégeznie.

A későbbi években is gyakran került sor átszervezésre és profilváltozásra. 1968. január 1-től a közlekedés- és postaügyi miniszter rendeletére megszűnt az üzemek vállalati jellege. Az önálló vállalatokat önelszámoló üzemmé szervezték át. A név pedig *Landler Jenő MÁV Járműjavító Üzemre* változott.

A 75 éves üzem történelmének a felszabadulás utáni időszakban bekövetkezett gyakori profil- és egyéb változások okozta hullámvölgyből eddig mindig sikerrel jutottak ki. Ebben nagy szerepe volt és van napjainkban is a törzsgárdának, a szocialista brigádoknak, melyekre mindenkor számíthatnak a Landlre járműjavító vezetői.

Visi Ferenc

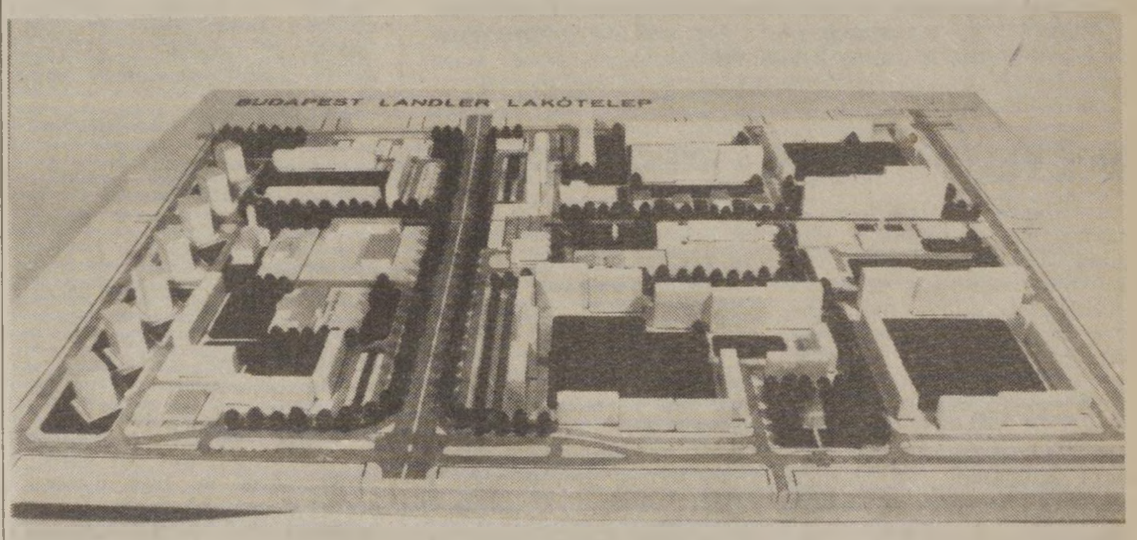
Vége

Szabad pártnap Hatvan állomáson

Hatvan állomás nagy oktatótermében, január 12-én szabad pártnapon tartott előadást *dr. Telek János* vezérigazgatóhelyettes a VI. ötéves terv időszerű gazdasági és politikai célkitűzéseiről. Megemlítette többek között, hogy a hatvani csomópont ebben az ötéves tervben 45 millió forint értékű szociális létesítményekkel gazdagodik majd. Előre láthatóan sor kerül majd a hatvan—salgótarjáni vonal villamosítására is.

IGÉNYEK ÉS LEHETŐSÉGEK

A MÁV évente mintegy százmilliót fordít a vasutasok lakástámogatására



A Landler-lakótelep, ahogy a tervező megálmodta

Másfél millió lakás — ennyi épült fel Magyarországon két évtized alatt, az első 15 éves lakásfejlesztési program meghirdetése, 1960 óta. Ez — figyelembe véve, hogy száz lakásra jelenleg 303 lakó jut — azt jelenti, hogy e viszonylag nem túl hosszú idő alatt hozzávetőleg minden második család új otthonba költözött. Gyakorta említik ezt az országgyűlés építési és közlekedési bizottságának ülésein, kiváltképp mostanában, a két ötéves tervidőszak váltásakor. A lakásépítés a most kezdődő, hatodik ötéves tervben is a legfontosabb társadalmi feladataink egyike: 1985 végéig 370—390 ezer új lakást kell felépíteni (az idén csupán állami eszközökből 24 ezret), s eközben 90—100 ezer elaggott hajlék újul meg.

Sokrétű támogatás

Miként igaz, hogy mindenki közlekedik, igaz az is, hogy mindenki lakik valahol. Ám ahogy a szállításnál sem közömbös a „hogyan", az otthonteremtésben is mind nagyobbak az igények. A fiatal házasok — indokoltan, érthetően — önálló lakásra vágynak; ez is közrejátszik, hogy ama másfél millió új otthon ellenére is több százezerre tehető a lakásra várók száma. S az is természetes: *az emberek ma már komfortos, kényelmes hajlékot igényelnek — nemcsak a városokban, hanem a kisebb településeken is.*

A népgazdaság teherbíró képessége arra késztet, hogy a lakosság is részt vállaljon az új otthonok tető alá hozásából. Ehhez az önerejükből nekigyürkőzők sokrétű támogatást kapnak — hosszú lejáratú építési kölcsönt az államtól, s az esetek jó részében a munkahelyüktől is. Így van ez nálunk, a vasútnál is, ahol a munkáslakás-építésnek rá adásul hagyománya van. *A kolóniák kialakítása csaknem egyidős a MÁV-val.* Jól ismert a rákospalotai Landler lakótelep csakúgy, mint a kőbányai „Jancsi", vagy a Gyáli úti, a miskolci, a debreceni — s a többi jelentősebb városban levő — otthonegyüttes.

Elavult lakások

A teljességhez tartozik: *sajnos e MÁV-tulajdonban levő épületek többsége igencsak elavult, komfortfokozatuk alacsony, életkoruk nemritkán a száz évet is meghaladja.* A gondokat tetézi, hogy nyugdíjazások, cserék és egyéb okok miatt a bérlők egyharmada ma már nem aktív vasutas. A lakbér megegyezik a tanácsi bérlakásokéval, s ez még ama — évente több tízmillió forintos — fenntartási összeget sem fedezi, amelyből érdemi korszerűsítésre végképp nem telik. Nyilvánvaló: *napjainkban már nem volna célszerű hasonló MÁV-bérlakások építése, az viszont természetes, hogy a vasút is — mint az ország legnagyobb vállalata — érzékletesen segíti a magánerőből építeni szándékozókat.*

— *A negyedik és az ötödik ötéves tervben számottevően javult a vasutasok lakáshelyzete* — mondta *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes. — *1971 és 1975 között ötezer, 1976 és 1980 között pedig hét és fél ezer vasutas kapott lakást vagy kölcsönt az építéshez. A MÁV évente körülbelül százmillió forintot fordít lakásépítésre, lakásvásárlásra, illetve kamatmentes kölcsönök nyújtására. Dolgozóinkat a hatodik ötéves tervben elsődlegesen a kamatmentes kölcsönökkel akarjuk segíteni.*

— Mekkora összegről van szó?

— A lakásárak emelkedése miatt a hozzájárulás a néhány évvel ezelőtti összegnek immár a háromszorosa: *150—200 ezer forint.* E kölcsönt harminc év alatt kell visszafizetni. A rendelkezésre álló keretünkből ennél többre nem telik; az idén csupán a kölcsönökre 120 milliót szánunk... vállalati lakás viszont csak elvétve épülhet.

Ezer új lakás

A hatodik ötéves terv időszakában *ezer lakás épül a rákospalotai közlekedési lakótelepen, s ebből hatszáz a vasutasoké lesz.* Zömmel OTP-öröklakások — az első otthonok 1983-ban készülnek el. A szegedi házgyár elemeiből a DÉLÉP szereli majd össze őket; Rákosrendezőnél rövidesen megkezdődik annak az iparvágánynak a lefektetése, amely az ottani — és az egyéb, környékbeli — munkálatokhoz szükséges. Az új otthonoknak legalább a felét fizikai dolgozók kapják *(ily módon is enyhíteni kíván a MÁV a budapesti munkaerőgondokon).*

— Minden igazgatóságnak rendelkezésre áll kölcsönre fordítható összeg, a kisebb igazgatóságok is kapnak tíztizenöt millió forintot. A budapesti igazgatóság sem csupán a rákospalotai munkákra koncentrál, főleg az idén és 1982-ben más építkezésekhez is ad majd kölcsönt.

Indokolt e megkülönböztetett figyelem, többszörösen is. A fővárosban a legnyomasztóbb a munkaerőhelyzet — de itt a legégetőbbek a lakásgondok is. Enyhítésük az egész társadalom érdeke.

F. T.



A lakótelep öreg, lebontásra ítélt házai
(Laczkó Ildikó felvétele)

vágányosításának munkái már az első világháború előtt elkezdődtek. Annak befejezése után a Tanácsköztársaság vasúti programjában is szerepelt. de még sokáig tartott, mire teljes hosszában elkészült a második vágány.

HEGYESHALOM ELŐBBRE LÉPETT

A trianoni béke által megvont új határ kettévágta a vonalat, *s a magyar—osztrák közös határállomás szerepét az addig egyszerű középállomásra, Hegyeshalomra osztotta.* Hegyeshalom határállomássá történő kiépítése azonban vontatottan haladt. Legelőbb megépült modern körfűtőháza, rendezője azonban a fokozatosan növekvő forgalom számára kezdettől szűk volt. Felvételi épületét valamennyire bővítették az új szerepkörhöz, de máig is korszerűtlen és kicsi.

1934. október 23-án futott be Győrbe az első villamos mozdonnyal vontatott személyvonat, s indult tovább Hegyeshalomig. A budapest—hegyeshalmi vonal hamarosan nemzetközi vonatokat is kapott, *visszaterelték rá az Orient Expressz közlekedését is.* Az áruforgalom főképp 1938 után, a Németországba irányuló kivitelünkkel nőtt rohamosan, a két világháború között a legfontosabb és legforgalmasabb magyar vasútvonal volt. Ezért is villamosították.

Az 1936-ban Győrben meghirdetett magyar fegyverkezési program után a győri üzemek is fokozatosan haditermelésre álltak át. Elsősorban a vagongyár kapott katonai megrendeléseket. Ugyanez a Hubertusz vadásztölténygyárral Mosonmagyaróváron. Egyre érezhetőbbé vált Magyarországnak a Német Birodalom mellé sodródása. *Amikor Hitler bekebelezte Ausztriát, a Hegyeshalomba bejáró osztrák vasutasokat is német egyenruhába bújtatták és közéjük egyre több tisztviselő került a Birodalomból.*

Már 1940 óta, amikor Észak-Erdélyért a külügyminiszter felajánlotta a németeknek Magyarország forgalmi vonalait, rendszeresek lettek a vonalon a német csapatszállítások is. Ugyanakkor egyre többet követelt a Birodalom a magyar mezőgazdaság termékeiből is. Ennek a forgalomnak az ellátására kibővítették a hegyeshalmi rendezőt. Új állategészségügyi telep épült, a vonatkísérők, s a mozdonyszemélyzet számára új laktanya épült.

EGYMÁST ÉRTÉK A LÉGITÁMADÁSOK

Magyarország megszállását követően a szövetségesek légierői röpcéduláikon figyelmeztették a lakosságot a légitámadásokra. *Győrt 1944. április 13-án érte az első légitámadás.* A háború végéig számos légitámadást szenvedett át a város és vasútja is.

A Hegyeshalom ellen intézett légitámadások is nagy pusztításokat okoztak a rendezőpályaudvaron. A becsapódott bombák feltépték a vágányokat, kilégett a vámraktár, használhatatlanná vált a biztosítóberendezés. Egész vonatszerelvények pusztultak el, a háború végére a 32 vágányból 11 volt helyreállítható.

A hadiforgalom szállításaival 1945. január és február hónapjai terhelték meg a legjobban a hegyeshalmi vonalat, amikor a németek a nyugati frontról jelentős erőket szállítottak át vasúton, hogy megkíséreljék felszabadítani Budapestet, illetve visszanyomni a szovjet csapatokat a Balaton térségében. Ez azonban nem sikerült.

VANDÁL MÓDON PUSZTÍTOTTAK

A március elején megindult szovjet támadások egyetlen óriási lendülettel űzték ki az országból a fasiszta csapatokat. *Március 27-én felszabadult Komárom, 28-án Győr, rá egy napra Hegyeshalom.*

A visszavonuló németeknek azonban még volt idejük a pusztítást végrehajtani. *A vonal teljes hosszában végigrobbantották a pálya sínszálait.* Elpusztították az átereszeket, a hidakat, így a Rába, a Rábca hídjait is. A győri Barosshidat a személypályaudvari vágányokra robbantották. *A vonal felvételi épületei közül a győri szenvedett a legtöbbet. Ami belőle a bombázások után még megmaradt, az a harcok során vált rommá, illetve a visszavonulók robbantották fel, miként a víztornyot is. A villamos felsővezeték a vonal teljes hosszában elpusztult.*

A harcok elmúltával azonnal megindult a romeltakarítás, majd az újjáépítés. Minthogy Komárom felől nagyobb műtárgy felrobbantásával nem tudták a németek a pályát hosszú időre járhatatlanná tenni, már április 6-án befutott Győrbe az első szovjet katonavonat. Másnap megérkezett az első személyszállító vonat is, amely Óbudáról Esztergomon keresztül érkezett.

MUKI ÉS CSIGA

Két iparvasúti mozdony maradt épen Győrben: *a vagongyári Muki és az olajgyári Csiga.* Ezzel a két mozdonnyal, meg egy gyorsan helyrehozott 326-os sorozatú géppel indult meg újra a forgalom. A Csiga néhány, az olajgyárban rekedt kocsival a felrobbantott Rába- és Rábca-hidak közötti pályaszakaszon, a Muki az állomás, meg a Rába-híd közötti vonalon mozgott. Az utasok a hidak roncsain másztak át, így ugyan kissé bonyolult átszállással, de létrejött az első forgalom Hegyeshalom felé. Szovjet és román hidászok építették meg a Rába és a Rábca cölöphídjait.

A Rába-parti rakodóra vezető GySEV vonal hídját — amit szerencsére a németeknek nem sikerült elképzeléseiknek megfelelően robbantani, s így a hídszerkezet alig sérült meg —, a műszaki alakulatok már az első napokban a forgalom útjából talpfamáglyára emelték.

A vagongyári hidászok 1945 nyarán megkezdték a Rába hídjainak szétbontását, hogy a szerkezeteket kiemelve a mederből, elhárítsák az árvízveszélyt. 1945 őszén egy új töltés építésével a Rába-cölöphídjára csatlakoztatták a soproni vonalat is, így november 30-án Sopron felől is bejárhatott Győrbe az első személyvonat.

Lovas Gyula
Kovács László

(Folytatjuk)

Mit kell tudni

a nyugellátásokra vonatkozó új rendelkezésekről

A társadalmi és gazdasági körülmények változásai szükségessé tették az öregségi nyugdíjjogosultsághoz indokolt, minimális szolgálati idő felemelését, a nyugdíjalapba beszámítható jutalom mértékének megállapítását, valamint a továbbdolgozásra ösztönző nyugdíjpótlékra jogosultság szabályainak módosítását.

Tízről húsz évre emelkedik a szükséges szolgálati idő

Az öregségi nyugdíjjogosultsághoz előírt legkisebb szolgálati idő eddig tíz év volt. A foglalkoztatottság egyre teljesebbé válása ma már lehetővé teszi, hogy a munkaképes korú lakosság — elsősorban a fiatalabb korosztály — ennél lényegesen több évet töltsön nyugdíjjogszerzéssel járó munkában, *és így hosszabb szolgálati idő alapján váljanak öregségi nyugdíjra jogosulttá.* A társadalombiztosításba bevontak köre a felszabadulás óta fokozatosan bővült, és ma már a társadalom számára végzett szinte valamennyi hasznos tevékenység szolgálati időnek minősül. Mindezek figyelembevételével *indokolt az a döntés, hogy 1981. január 1-től — az öregségi nyugdíjra jogosító legkisebb szolgálati idő húsz évre emelkedjék.* A társadalombiztosítási törvény az Elnöki Tanács törvényerejű rendeletével — ennek megfelelően módosul.

A törvényben kapott felhatalmazás alapján a Minisztertanács végrehajtási rendeletével biztosítja, *hogy a megnövekedett követelmények miatt* a 45 évnél idősebb nők és az 50 évnél idősebb férfiak tekintetében az öregségi nyugdíjjogosultság feltételei ne változzanak. Ez a messzemenően méltányos rendelkezés azt jelenti, *hogy mindazok, akik 1990. december 31-ig töltik be az öregségi nyugdíjra jogosító korhatárt, továbbra is változatlan feltételekkel szerezhetnek jogosultságot öregségi nyugdíjra.* Ezt a méltányos rendelkezést indokolja az is, hogy egyes dolgozó kategóriáknak a nyugdíjbiztosításba történő bevonása nem 1929-től, hanem ennél jóval később történt. Így például a mezőgazdasági szövetkezeti tagoknak csak az 1960-as évek közepétől, a kisiparosoknak 1961-től, a kiskereskedőknek 1970-től van általános lehetőség a nyugdíjjogszerzésre. A méltányos rendezés mellett szól az is, hogy a nők teljes foglalkoztatottsága ma sem olyan általános, mint a férfiaké, illetve a férfiakhoz képest későbbi ütemben valósult meg. *A fiatalabb korosztályoknak ugyanakkor készülni kell arra, hogy 1991-től már magasabbak lesznek az öregségi nyugdíjhoz megszabott követelmények.* Erre az időre azonban a jogosultsághoz előírt 20 év már reális követelmény lesz.

Ösztönző nyugdíjpótlék csak fizikai munkakörben

A továbbdolgozásra ösztönző nyugdíjpótlék intézményének bevezetésére 1972-től került sor. Célja a munkaerőhelyzet feszültségeinek enyhítése, illetőleg a munkaerőforrás bővítése volt, a nyugdíjas korú lakosság munkában tartása és célszerű foglalkoztatása által. A népgazdaság érdeke kezdettől fogva elsősorban a fizikai dolgozók továbbfoglalkoztatása volt.

A munkaerőhelyzetben azóta bekövetkezett változások indokolttá teszik a jogosultak körének szűkítését. A fizikai munkakörök túlnyomó többségében, valamint egyes egészségügyi munkakörökben (ápolónő, asszisztens stb.) — amelyekben eddig is a magasabb mértékű ösztönző nyugdíjpótlék járt — *a nyugdíjjogosultság utáni továbbdolgozás tényleges munkaerőigényt elégített ki.* Az ösztönzés fenntartása ezért ezekben az esetekben továbbra is indokolt. A nem fizikai munkakörökben a munkaerőhelyzet ilyen ösztönzést nem tesz szükségessé, ezért ebben a körben — a Minisztertanács rendelkezése folytán — *a pótlék 1981. január 1-től megszűnik. Ez azt jelenti, hogy 1980. december 31-ét követően csak fizikai munkakörökben lehet ösztönző nyugdíjpótlékra jogot szerezni.*

A már eddig megszerzett jogok azonban nem vesznek el. Azok tehát, akik az öregségi korhatár elérése után — a nyugdíj igénybevétele nélkül — nem fizikai munkakörben tovább dolgoztak, az 1980. december 31-ig eltöltött időre járó ösztönző nyugdíjpótlékot változatlanul megkapják akkor is, ha ez az idő egy évnél kevesebb.

A tapasztalatok azt mutatják, hogy a munkáltatók egy része a nyugdíjazást közvetlenül megelőző időszakban végzett munkával *nem arányos, kiugróan magas jutalmakat fizetnek ki egyes nyugdíjba készülő dolgozóik részére.* Az ilyen jutalmak indokolatlanul növelik a megállapításra kerülő nyugdíjak összegét. Ennek a nyugdíj összegének növelésére irányuló szándéknak a megakadályozása céljából olyan döntés született, hogy az 1980. december 31-ét követően kifizetésre kerülő jutalmak figyelembe vehető összegét a nyugdíj kiszámításánál korlátozni kell.

Az 1981. január 1-től hatályba lépett rendelkezések szerint *a nyugdíj alapjául szolgáló átlagkeresetnek legfeljebb 10 százalékát lehet jutalom címén figyelembe venni.*

A bányászati hűségjutalom, a szocialista munkaversenyben elért eredmény elismeréseként kapott, valamint az egyéni kitüntetés és a vezetői érdekeltségi rendszer keretében központi szabályozás alapján kifizetett jutalom beszámítása az eddigieknek megfelelően történik. Ezeket a jutalmakat tehát továbbra is teljes egészében figyelembe kell venni. Az említett változásoknak megfelelően tehát a jövőben megállapításra kerülő nyugdíjaknál *az 1980. december 31-ét követő évekre a jutalom nélkül elért keresetek összegét külön kell kiszámítani, és e keresetek legfeljebb 10 százalékáig lehet a jutalmat figyelembe venni.*

Változik a tárgyjutalommal kapcsolatos rendelkezés is. Ez ideig az 500 forintnál nagobb értékű tárgyjutalom számított be a nyugdíjalapba. *1981. január 1-től a tárgyjutalom egyáltalán nem vehető figyelembe.* Ettől kezdve nyugdíjjárulékot sem kell utána fizetni.

Megemelt keretösszegek

A munkaviszony (szövetkezeti tagság és a bedolgozói jogviszonyon) kívül egyéb jogviszony keretében (például megbízás alapján) munkát végző öregségi, rokkantsági és baleseti rokkantsági nyugdíjasok ez ideig naptári évenként 12 000 forint díjazást vehettek fel a nyugdíjuk korlátozása nélkül. A munkaviszonyban (szövetkezeti tagsági és bedolgozói jogviszonyban) *nem fizikai munkakörben foglalkoztatott nyugdíjasok 30 000 forintot kereshetnek nyugdíjuk mellett.*

A foglalkoztatás formájától függő, eltérő keretösszeget az új rendelkezések megszüntetik.

Mindezekre tekintettel 1981. január 1-től mind a munkaviszonyban (szövetkezeti tagsági és bedolgozói jogviszonyban), nem fizikai munkakörben, mind pedig az ezeken kívül megbízás és egyéb jogviszony keretében munkát végző nyugdíjasokra *a 30 000 forintos foglalkoztatási keretösszeg az irányadó.*

Változás az is, hogy az olyan munkakörben foglalkoztatott nyugdíjasnál, akinek munkakörére a munkajogi szabályok a kötelező munkaidőt nem határozzák meg — a foglalkoztatási keret szempontjából — *a kifizetett kereset eddigi 14 forintja helyett 1981. január 1-től 25 forintot kell egy óra foglalkoztatásnak tekinteni.*

A nyugdíjfolyósítás szabályai egyebekben nem változnak.

OTP-tervek 1981-re

EMELKEDIK A TAKARÉKLEVÉL KAMATA • BEVEZETIK A CSEKKFÜZETET

ELTÖRÖLTÉK AZ IFJÚSÁGI BETÉT ALSÓ

ÉS FELEMELTÉK A FELSŐ HATÁRÁT

Két fő célt tűzött maga elé 1981-re az *Országos Takarékpénztár.* Egyrészt igyekszik minél nagyobb arányban növelni a betétállományt, másrészt arra törekszik, hogy — éppen a lakosság megtakarított pénze adott hányadának felhasználásával — minél teljesebben kielégítse a hiteligényeket. A ma félretehető összeg megtakarítása a holnapi célok tudatos, okos anyagi megalapozása. A kapott kölcsön segítségével pedig előbb valósíthatunk meg olyan tervet, amelyre saját erőnkből csak később telne. Könnyű hát belátni, hogy a takarékosság is meg a hitelezés is az emberek életkörülményeinek javítását szolgálja. Ebben a szellemben tervezi, szervezi, és végzi sokirányú munkáját az idén is az Országos Takarékpénztár — amint arra rámutatott *dr. Szirmai Jenő,* az OTP vezérigazgatója az év elején tartott sajtótájékoztatóján.

Változó feltételek

Mindenekelőtt lássuk a kiindulási alapot. A betétállomány, a hitelek forrása a nehezebb körülmények ellenére a múlt évben is tovább növekedett, s 1980. december 31-én még nem végleges adatok szerint — *elérte a 144—145 milliárd forintot.* Az idei célkitűzés lényegében megegyezik a tavalyi eredménnyel: *mintegy 8 milliárdos emelkedésre számít a pénzintézet.* Igyekszik biztosítani az OTP, hogy a lakosság valóságosan érzékelhesse és érezhesse: megtakarított pénzét továbbra is érdemes betétben elhelyezni. A takarékpénztár erre új, illetve kedvezőbb feltételekkel ösztönzi ügyfeleit.

Tudatosan törekszik az OTP a betétben elhelyezett pénz értékállandóságának megőrzésére. Különösen a tartósan lekötött betéteknél fontos ez, minthogy ma is ezek a betétfajták vannak többségben. Ide tartozó változás *a takaréklevél kamatának emelése.* Erre a 3 évre lekötött betétre utólag évi 6 százalék kamat jár. Az új intézkedés értelmében, a takarékossági időszak meghosszabbítása esetén, *5 év múltán, visszamenőleges hatállyal — tehát mind az öt évre — 7 százalék kamatot fizet az OTP.*

Ugyancsak kedvezően változtak az átutalási betét feltételei: *évi 3 százalékról 4-re nőtt a kamat.* A tételenkénti kezelési költség egy forint helyett 3 forint lett ugyan, de az OTP ügyfeleinek nem kell fizetniük a pénzfelvételért, valamint a takarékpénztáron belüli megbízások teljesítéséért. Még egy jelentős változás: január 1-től a dolgozók bérüket, vagy annak egy részét munkáltatójukkal közvetlenül is átutaltathatják átutalási betétszámlájukra. A kiemelt és az A kategóriájú vállalatoknál erre minden megkötés nélkül lehetőség van, máshol csak akkor, ha a dolgozók legalább 20 százaléka kéri. *Július 1-től az átutalási betétszámla-tulajdonosok Budapesten kérhetik csekkfüzet kiadását is az OTP-től.* Ennek feltételei vidéken csak később teremthetők meg. Csekkel az ügyfelek kijelölt áruházakban, üzletekben vásárolhatnak vagy az egész ország területén a takarékpénztári fiókokban, takarékszövetkezetekben és postahivatalokban készpénzt vehetnek föl.

Az ifjúságért

Jó egy évtizeddel ezelőtt vezette be a takarékpénztár a 14—30 évesek részére *az ifjúsági betétet.* Azóta ez a betétfajta a fiatalok kedvelt takarékossági formájává vált. Több mint 420 ezren takarékoskodnak ily módon, s számlájukon eddig mintegy 4 milliárd forint gyűlt össze. Népes táboruk mostantól kezdve rohamosabban gyarapodhat. Eltörölték az alsó és öt évvel megemelték a felső korhatárt. *Köthető megállapodás akár újszülött javára is, s 35 éves koráig bárki élhet e betétforma előnyeivel.* A havi, rendszeresen befizetendő összegnek nincs megszabott felső határa. A befizetést a szerződésben vállalt öt év lejárta után is lehet folytatni, s az összeg továbbra is az ifjúsági betétszámlán hagyható. Öt év után a kamat évi 6 százalék.

Ami igazán vonzóvá teszi ezt a betétfajtát, az a hozzá tartozó, kedvezményes külön kölcsön. A fiataloknak az önálló életkezdéssel járó legfőbb gondja az otthonteremtés. Leginkább erre gyűjtenek. Az ifjúsági betétes az összegyűjtött pénz arányában eddig maximálisan 56 000 forint külön kölcsönt kaphatott új lakás építéséhez vagy vásárlásához. Ezt az összeget most *70 000 forintra emelték.* Évi kamata 1—2 százalék, s lejárata 30—35 esztendő. S a kölcsön kapott pénzt is saját erőként számolják el. *A fiatal ezenfelül még azt a hitelt is teljes egészében megkaphatja, amit másoknak is ad az OTP lakás építéséhez vagy vásárlásához.*

Ha a fiatal betétes emeletráépítéssel, toldaléképítéssel vagy tetőtér-beépítéssel oldja meg lakásgondját, az ifjúsági betéten összegyűjtött pénzéhez *60 000 forint külön kölcsönt kaphat.* Ha nem lakásra kell ez a pénz, akkor egyéb célra kisebb összeget folyósíthat a takarékpénztár és természetesen más feltételekkel. Áruvásárlásra az ifjúsági betét felvétele után is lehet kölcsönt kérni. Előírás, hogy három éven belül igényelje az érdekelt fiatal. Még valamit ehhez. A családalapító fiatalok *az eddigi 30 év helyett most 35 éves korig kaphatnak kedvezményes áruvásárlási kölcsönt.*

Lakások építése, felújítása

A sajtótájékoztatón is szóba került, hogy az idei terv szerint 76—78 000 lakás épül hazánkban; ebből 23—24 000 állami, a többi pedig magánerős. A számítások szerint mintegy 30 000 családi ház kerül tető alá, s az OTP 14—15 000 lakást épít saját beruházásban. A kialakult gyakorlatnak megfelelően az Országos Takarékpénztár az összes új lakás mintegy 90 százalékának az építésében pénzügyileg közreműködik. Január 1-vel az építési hitelezésben is lényeges módosulások léptek életbe. Lássunk néhányat ezek közül.

Elsőként említjük, hogy a hagyományos családiház-építés eddigi három településkategóriája megszűnt, és ehelyett 420 — fejlesztésre kijelölt, nagyobb szerepkörű — településen kedvezőbbek lettek a hitelfeltételek. *A nyújtható kölcsön felső határa ezeken a helyeken 200 000, másutt 160 000 forint.* A változások értelmében a csoportos korszerű családiház-építéshez is nyújtható szociálpolitikai kedvezmény, az egyedi többszintes lakóházépítéssel azonos összegben és mértékig.

Új dolog, hogy a tanácsok OTP beruházású lakást juttathatnak *az érdekeltek foglalkozásától függetlenül,* az állami vállalati munkásokat megillető kedvezményekkel a bérlakásra jogosult családoknak, ha vállalják a településszerű, többszintes lakásvásárlással járó nagyobb terheket. Egy feltétel még van: *a 20 százalékos munkáltatói támogatás.* Az is kedvezően érinti az érdekelteket, hogy az állami vállalati munkások a településszerű, többszintes lakóházépítéshez kapcsolódó állami támogatásban az említett 420 hely bármelyikén részesülhetnek.

Az új lakások építése mellett az Országos Takarékpénztár számottevő összegeket nyújt a meglevő otthonok felújítására, korszerűsítésére, lakóházak tatarozására. A hitelek mintegy 90 százalékával így az OTP a lakásfejlesztési program megvalósítását, a lakásgazdálkodás soron következő feladatainak megoldását segíti ebben az évben is.

Kutas József

JÓ ÍZEK PÉCSETT

Csak azt tálalják, amit ők is szívesen ennének

Tisztességes ételadagok, jó ízek, szép tálalás — ez jellemzi az Utasellátó pécsi 77. számú üzemének a munkáját. Ebben az üzletben a vendégek, és az utazószemélyzet egyaránt elégedett.

Köves György konyhafőnök, üzletvezető-helyettes, 1961 óta dolgozik az Utasellátó Vállalatnál. Három évig ugyanitt volt szakmunkástanuló; 1964-ben szerezte meg a szakmunkás képesítést, 1970-től konyhafőnök. Büszkén említi, hogy olyan mesterektől tanult meg főzni, mint *Ratkowszky Jenő* és *Sipos Béla* — akikről a szeretet hangján nyilatkozik.

— *A minőségre kényesek vagyunk* — mondja —, *mert nem mindegy, hogy milyen a vendég, illetve a munkatársaink közérzete, s mit mondanak rólunk. Elvünk: csak olyan ételt adunk ki a konyháról, amit mi is szívesen fogyasztanánk.*

A konyhafőnök jól együtt tartja a kollektívát. Mindnyájan az *„Április 4-e"* szocialista brigád tagjai. Tízszer nyerték el az aranyfokozat kitüntetést. *Köves György* háromszoros kiváló dolgozó, 1979-ben Kiváló Munkáért kitüntetést kapott.

A kép nem lenne teljes, ha nem írnánk a konyhafőnök közvetlen helyetteséről, *Molnár Istvánnéról* is. Ugyanitt mint konyhalány és kézilány dolgozott, 1970-ben lett szakács szakmunkás. Tizenhét esztendeje dolgozik együtt Köves Györggyel. **Drégely Vilmos**



A brigád tagjai a konyhán
(A szerző felvétele)

Tizenkét éve tt. elnök

A kanizsai mozdonylakatos rászolgált a kormánykitüntetésre

Gere Sándor, a nagykanizsai üzemfőnökség mozdonylakatosa 43 éves és 24 éve áll a vasút szolgálatában. Kemény kötésű férfi, mint általában a mozdonylakatosok. Ennyi idő alatt volt ideje megismerni a vasutat, a munkatársait. 1968 óta ő az üzemfőnökség társadalombiztosítási tanácsának az elnöke, ezért a szabad idejének nagy részét a „nagy család" ügyes-bajos dolgainak intézésével tölti. A szakszervezeti mozgalomban végzett eredményes munkájáért november 7. alkalmából a *Munka Érdemrend bronz fokozatával* tüntették ki.

— *Nagy a mi üzemfőnökségünk* — mondja. — *A Balaton déli partján Nagykanizsától Lepsényig miénk a vonal. Mintegy kétezer vasutas ügyes-bajos dolgaival kell foglalkozni. Irodám nincs, ezért a jogszabályokat, kiadványokat otthon tartom.* Van belőlük egy kisebb szekrényre való. Ha mindig naprakész ismeretekkel akarok rendelkezni, esténként kell olvasgatnom a rendeleteket, közlönyöket, nem kerülheti el az ember figyelmét egyetlen rendelet sem.

A mozdonylakatosról azt mondják, szűkebb pátriájában, hogy soha sem rest, ha a dolgozók ügyes-bajos dolgait kell intézni. Nagyon sok embert személyesen ismer.

— *Az embereknek nem lehet anélkül segíteni, hogy ne kerüljek közel hozzájuk* — vallja. — *Csak így lesznek igazán őszinték.* A társadalombiztosítási tanács egyébként 21 tagú. A kollégák, akik vállalták ezt a megbízatást, hasonlóan gondolkodnak, legalább annyira elfoglaltak, mint én.

Szepesi Józsefné

Az szb értékelte az üdültetési munkát

A *székesfehérvári körzeti üzemfőnökség* szakszervezeti bizottsága az elmúlt év utolsó bizottsági ülésén tárgyalta az üdülési bizottság munkáját. A bizottság vezetője elmondotta többek között, hogy a szakszervezeti választások óta a bizottság új összetételben kezdte munkáját.

Az elmúlt évek gyakorlata alapján a SZOT-beutalókat egész évi bontásban, a vállalati beutalókat pedig félévi bontásban kapták meg. A jegyek megérkezése után a bizottság tagjai — a bizalmiak és a szakszervezeti aktivisták bevonásával — széles körű propagandamunkát fejtettek ki a beutalókkal kapcsolatban.

A szakszervezeti kedvezményes beutalók csak a dolgozók igényeinek egy részét elégítették ki. SZOT-beutalóval összesen 126-an üdültek. Magaslati és gyógyüdülésben 41-en részesültek. Vállalati beutalót 116-an kaptak.

Nyugdíjas-búcsúztató Nyíregyházán

„Megőrizték a tenniakarást..."

A művelődési központ változatos programokat kínál



A máskor ilyentájt már csendes üzemi ebédlő fényárban úszik. Ünneplőbe öltözött idős emberek sietnek egy kedves ünnepség színhelyére. Nézem őket, legtöbbjüknek a homlokára mély barázdát vonva hagyott nyomot a leszolgált 30—40 év, *de pontosak most is, mint voltak egykoron, vasúti szolgálatuk idején.*

Több éves hagyomány folytatódott a nyíregyházi körzeti üzemfőnökségnél: bensőséges ünnepségen, fehérasztal mellett búcsúztatták a tavaly nyugdíjba vonult 80 vasutast. *Csujna János* szb-titkár üdvözölte a megjelenteket, majd *Buczkó Ferenc* körzeti üzemfőnök búcsúztatta a nyugdíjba vonulókat, felidézve az elmúlt évtizedek legfontosabb eseményeit. Szólt arról a felelősségteljes és áldozatkész munkáról, amelyet a jelenlevő mozdony- és vonatvezetők, váltóőrök, fűtők, kocsi- és váltótisztítók, kocsivizsgálók, a kereskedelmi szolgálatnál, valamint az egyéb munkaterületen dolgozók fejtettek ki.

Abban az időszakban álltak helyt, amikor a gőzösön, vagy a tehervonat vezetőállásán nem volt ritka a havi 300—400 órás szolgálat, a négyes fordulós szolgálat pedig még ismeretlen volt. Akkor, amikor a váltók többségét kézzel állították és igen kevés az ember munkáját megkönnyítő gép állt a rendelkezésükre. *A szakmai ismereteken túl megtanulhatta tőlük az új vasutas nemzedék a pontosságot, a megbízhatóságot, a vasutas szakma szeretetét.* Nyugdíjba vonulásuk csak a vasúti szolgálat befejezését jelentette, hiszen közülük sokan tovább dolgoznak vállalatoknál, intézményeknél, szövetkezeteknél, tsz-eknél — vagy éppen kiskertjüket gondozva igyekeznek tevékennyé tenni a nyugdíjas éveket.

A köszöntő szavakból a vasutas feleségeknek is jutott, akiket szintén meghívtak az ünnepségre. A nyugdíjasok nevében *Orbán Sándor*, a debreceni területi szakszervezeti bizottságának tavaly nyugalomba vonult titkárhelyettese köszönte meg a méltató szavakat. Ugyanakkor felhívta a figyelmet arra, hogy a nyíregyházi MÁV művelődési központ nyugdíjasklubja rendszeres összejövetelekkel és változatos programokkal várja a nyugdíjasokat. De a kertbarátok, a bélyeggyűjtők, a film és a fotózás iránt érdeklődök is klubot alkotnak.

Az ízletes vacsorát a csomópont KISZ-esei szolgálták fel, a jó hangulatról az üzemfőnökség működő zenekara gondoskodott.

Dóka Vidorné
Nyíregyháza

MEGBECSÜLÉS

A tapolcai körzeti üzemfőnökségen az elmúlt esztendőben 86-an vonultak nyugdíjba és a közelmúltban ünnepélyes búcsúztatót rendeztek tiszteletükre. A megjelenteket *Hegyi József*, a szakszervezeti bizottság titkára üdvözölte, majd *Körmendy Lajos* üzemfőnök méltatta a 86 vasutas munkásságát. Ismertette az elmúlt évi eredményeket és a legfontosabb feladatokat, terveket is.

A nyugdíjba vonulók nevében *Tóth László* vonatvezető és *Balaton István* mozdonyfelvigyázó virágot helyezett el azon az emléktáblán, amelyre azoknak a vasutasoknak a neveit írták, akik szolgálatuk idején baleset áldozatai lettek.

A szakszervezeti bizottság vacsorán látta vendégül a nyugdíjasokat.

Bognár Károly

Visszavárják a nyugdíjasokat

Tavaly a kaposvári üzemfőnökségről 68-an mentek nyugdíjba. Ünnepélyes búcsúztatásukra az év végén került sor. *Cseh János* szb-titkár köszöntötte a derék vasutasokat, majd *Horváth Sándor* üzemfőnök mondott ünnepi beszédet.

Megköszönte több évtizedes helytállásukat, szorgalmukat, és elmondotta, hogy ha kedvük van, régi munkaterületükön nyugdíjasként is dolgozhatnak, valamennyiüket örömmel fogadják.

A köszöntő, és a 25 évi szolgálat után járó oklevelek kiosztása után fehérasztalnál búcsúztak el egymástól a vezetők és az egykori munkatársak.

Van jövője a vasútnak

Pályaválasztás előtt álló vasutasgyerekek figyelmébe

A középfokú képesítésű vasúti szakemberképzés bázisai a KPM szakmai irányítása alatt levő szakközépiskolák, elsősorban a már közel 3 évtizedes múltra visszatekintő két budapesti és a szegedi iskola, s a néhány vidéki iskolában beindított vasúti jellegű szakok.

A vasútépítési és pályafenntartási szakra jelentkezőket a budapesti *Kvassay Jenő Ipari Szakközépiskola* várja. Ez az iskola úgynevezett elméletigényes, középfokú képzési célú, ahol a vasútépítéssel és pályafenntartással kapcsolatos több szakmával is megismerkednek a tanulók. Nem véletlen, hogy oly nagy az igény a végzettek iránt. A közismereti tárgyakon kívül a diákok tanulnak elektrotechnikát, mechanikát, építési ismereteket, statikát, szakrajzot, géptant, geodéziát, vasútépítéstant és hídépítéstant.

A szakközépiskolából a felsőfokú oktatási intézményekben való továbbtanulás minden szakon lehetséges, *de elsősorban a Műszaki Egyetemen, illetve az építési jellegű műszaki főiskolákon előnyös.* A felvételhez igen kedvező lehetőséget nyújt a szakmai tanulmányi versenyeken való sikeres részvétel. Az érettségi vizsga után munkába állók egyéves szakmai gyakorlat után technikusminősítő vizsgára felkészítő tanfolyamon vehetnek részt, illetve ilyen vizsgát tehetnek. A felnőtt dolgozók részére levelező oktatás is folyik.

A vidéki, mindkét nembeli tanulók részére kollégiumi helyet biztosítanak. *A MÁV-igazgatóságok ösztöndíjjal is segítik az arra rászorulókat.* A nem vasutas szülők gyermekei az ösztöndíjjal együtt piros, arcképes igazolvány biztosította utazási kedvezményben is részesülnek.

A Kvassay Jenő Ipari Szakközépiskola vasútépítési és pályafenntartási szakára várja az általános iskolát most végző fiatalokat. Az iskola címe: *Budapest 1068, Rippl-Rónai u. 26.* (A MÁV Kórház közelében). Tájékoztatásul közöljük, hogy a vasútforgalmi szak a *Mechvart András Szakközépiskolába* költözött (Budapest, XI., Rimaszombati u. 2—8.).

A rendes korúak tagozatára az általános iskola útján *március 20-ig lehet jelentkezni.* Az iskola levelező tagozatára június hóban várják a jelentkezéseket.

A technikusminősítő tanfolyamra a Kvassayban végzettek egy évi szakmai gyakorlattal, a más iskolatípusban érettségizettek szakmunkás-képesítés megszerzése és sikeres különbözeti érettségi viszga letétele után jelentkezhetnek. Különbözeti érettségire kellő számú jelentkező esetén — felkészítő tanfolyamot indítanak. A jelentkezésekkel kapcsolatban részletesebb felvilágosítást a 01 44—12-es számú MÁV-telefonon lehet kérni.

Példát mutattak

— Fogyunk, egyre fogyunk — állapítják meg évről évre a tényleges vasutasok idősebb generációjának tagjai. Az utóbbi időszakban is huszonnégyen mentek nyugdíjba Rákosrendezőről, s munkájuk elismerését híven tükrözte a szakszervezeti bizottság szervezésében lezajlott búcsúztató, amelyen részt vettek a szolgálati főnökség vezetői is. A távozók pótlása több mint egyszerű létszámgond, hiszen a szakmai gyakorlat, a kötelesség és hivatástudat az újonnan belépőknél nem márról holnapra éri el azt a fokot, amilyen mértékben ez tapasztalható volt a nyugdíjba menőknél.

A kép jobb szélén látható Szalai László körzeti szb-titkár társaságában itt vannak például azok, akik kulcsfontosságú szerepet töltöttek be a pályaudvar munkájában: Henter Lajos vonatmenesztő térfelvigyázó (balról), aki kiváló szakemberként húsz éven át szakszervezeti bizalmi tisztségében is mindig eleget tett feladatának, Mellette Pásztor Márton forgalmi szolgálattevő és Czinege József, a B-központ térfelvigyázója, valamint Devecseri Gyula váltókezelő (ül).





A fentiekhez hasonlóan végezte munkáját a kereskedelmi szolgálatnál Dobrosi Lászlóné és Kollár Pál munkás. Az pedig, hogy velük látható az asztalnál Fehér Gábor, aki a pályaudvar alsó végén tolatásvezetői munkakört és bizalmi tisztséget töltött be, a két szolgálati ág szoros együttműködését is példázza.

Lent: Hárman a vonatkíséret „nagy öregjei" közül Végh Gyula oktatótiszt mellett. Az egykor több száz főnyi közösségből már csak 38-an maradtak a most elbúcsúztatott Gőcze Dezső vonatvezető, a Béke brigád vezetője, Povázsonyi Mihály és Horánszki György vonatfékezők távozásával.



1981 — BARTÓK-ÉV

Jól sikerült a MÁV Szimfonikusok kéthetes külföldi hangversenykörútja

A MÁV Szimfonikusok három országra kiterjedő nagy turnéja, akár az idei *Bartók jubileumi év* bevezetőjéül is szolgálhatott. Hiszen 1981 márciusában ünnepli a világ a század legjelentősebb zeneszerzőjének 100. születésnapját. S a múlt év novemberében sorra került hangversenykörúton, a zenekar előadásában szólalt meg német, svájci és osztrák közönség előtt, kilenc alkalommal is, Bartók legnagyobb hatású zenekari műveinek egyike, *a Concerto.* Méghozzá kitűnő előadásban, amit a lelkes hangú kritika és a közönség — helyenként szűnni nem akaró — ovációja egyaránt igazolt.

A II. világháború vérzivataros időszakában, távol a hazától, az önként vállalt száműzetés szívet-lelket keserítő napjaiban, betegségtől és magányosságtól meggyötörten keletkezett az öttételes zenekari mű, a bartóki életpálya, egyben a XX. század egyedülállóan kiemelkedő alkotása. Nem véletlen, hogy a MÁV Szimfonikusok éppen ezt a remekművet állították külföldi koncertprogramjuk középpontjába: *a Conterto harmadik tételében, a ma már szélesebb körben kedvelt elégiában, a távoli haza iránti szenvedélyek és emlékek a legmagasabbra hágnak.* Bartók gyászos siratóéneknek nevezi, pedig talán csak búcsú a hazától, az emberiségtől. Amint ő írta: *„a költő szerelmet vall hazájának."*

Zeneileg is kivételes alkotásról van szó. A népi motívumok mesteri felhasználásával, az egyedülálló bartóki ritmika bámulatos szerkezeti egységbe fogja össze a hangokat, s ezek utánozhatatlanul egyéni hangzást adnak a műnek. Méltán remekmű, s mint a sajtóvisszhangokból megtudtuk, a megszólaltatás is méltó volt a műhöz.

Mainz, Hanau, az elragadó gótikus kis francia—német kisváros, Colmar, a svájci Olten, Frankenthal, Frauenfeld, Sant Georgen, Gunzenhausen, Goslar és Villach voltak ennek az útnak állomásai, ahol az idei hangversenyévadban a magyar muzsikusok magas színvonalú előadásában magyar zene hangzott fel. Bartók Concertóján kívül Liszt két műve: *az A-dúr zongoraverseny és a Tasso című szimfonikus költemény.* Valamennyi mű méltó módon reprezentálja hazánk zeneirodalmának az európai zenében betöltött helyét. A Tasso Goethe születésének centenáriumára készült és Goethe hasonló című színművének nyitányaként került előadásra. A többnyire német nyelvterületen megtartott hangversenykörúton, ennek a műnek az előadása a magyar alkotóművészet tisztelgése volt Goethe, az emberiség egyetemes szellemóriása előtt is.

A hangversenyeken elhangzott még Csajkovszkij *Vonósszerenádja* és közkedvelt műve, a *Változatok egy rokokó témára.*

A legnagyobb szabású hangverseny *Mainzban* volt, az 1500 személyes, zsúfolásig megtelt hangversenyteremben; a legnagyobb siker az osztrák *Villachban,* ahol a szűnni nem akaró tapsviharban két zenekari ráadást is követelt a közönség. Mert a *Rákóczi-induló,* mind a 10 városban kivétel nélkül a műsor része lett. Enélkül nem engedte le a pódiumról szimfonikusainkat a tapsoló publikum.

Nem volna azonban teljes a beszámoló, ha nem emlékeznénk meg a Liszt zongoraversenyt brilliáns technikával megszólaltató *Jandó Jenőről* (akit 1979 májusában a MÁV Szimfonikusokkal mi is hallottunk), de főleg a zenekart mindvégig vezénylő *Oberfrank Gézáról.* Önmagában az a tény, hogy a kéthetes, fél Európát átfogó turné során valamennyi hangversenyt a fáradtság minden jele nélkül végig vezényelte, nemcsak fiatalos lendületéről és hallatlan munkabírásáról tett tanúságot, hanem arról is, hogy ma már ő a zenekar szíve-lelke. Mert a fárasztó utazások mellett, a kritikai elismerések szerinti magas színvonalat estéről estére fenntartani és növelni csak kötelességtudásból, vagy szakmai rutinból nem lehet: *ehhez valóban szív és lélek is kell.*

Dr. Csillag Ferenc

A vasutas rokkantakért

Brigádok társadalmi akciója

Lapunkban már több alkalommal riportban számoltunk be a budapesti MÁV Kórház, Szántó Béla utcában levő baleseti utókezelő osztályának munkájáról, az ott kezelt mozgássérült vasutasok orvosi és szociális rehabilitációjának tényeiről. A riportok felkeltették olvasóink figyelmét a rokkantak iránt. Ezt bizonyítja az a két levél is, amelyet a napokban küldött szerkesztőségünknek két szocialista brigád.

Mint köztudott, *az ENSZ 1981-et a mozgássérültek évének nyilvánította.* A soproni vontatási főnökség *Széchenyi István* dízelmozdonyvezetőkből álló aranykoszorús szocialista brigádja és a nyugati műszaki kocsiszolgálati főnökség rákosrendezői kirendeltségének Május 1. szocialista brigádja elhatározta, hogy a rokkantak éve alkalmából *kommunista műszakot szerveznek.* Az ezért járó bért, illetve egy napi keresetüket a MÁV Kórház baleseti utókezelő osztályának ajánlják fel.

Ezzel az akcióval — amelyhez szeretnék, ha a MÁV és a GySEV több szocialista brigádja csatlakozna — az osztályon kezelt mozgássérült dolgozók rehabilitációját, a gyógyításukhoz szükséges eszközök korszerűbbé tételét kívánják támogatni.

A brigádok az összegyűjtött pénzt a következő csekkszámlaszámon fizethetik be: *MÁV Kórház, Budapest, MNB 232—90131—2355.*

Ketten 204 esztendősek

A Vasutasok Általános Biztosító Egyesületének társadalmi, gazdasági vezetői a közelmúltban köszöntötték két legidősebb tagjukat: a 103 esztendős **Musztyanovics Mihálynét** és a 101 esztendős **Szentilonai Ágnest.**

Musztyanovics Mihályné 1932-től tagja az egyesületnek. 1956 óta özvegy. Több mint tíz éve a kamara-erdei szociális otthonban ápolják, gondozzák. Egyetlen unokája rendszeresen látogatja.

Szentilonai Ágnes 39 éve tagja az egyesületnek. Ápolónő volt a MÁV-nál. Hajdúszoboszlói lakásán **Tóth László** ügyvezető elnök és helyettese, **Lengyel Zoltán** látogatták meg, és átadták az ezer forint segélyt.

A 103 esztendős özvegynek **Simon Józsefné,** az egyesület szb-titkára nyújtotta át az ezer forintot és a virágcsokrot



Honvédelmi oktatás társadalmi munkában

Szeptember végén, nem sokkal a tanév megkezdése után a miskolci Egészségügyi Szakközépiskola tanárai azzal a kéréssel fordult a vontatási főnökség MHSZ-szervezetéhez, hogy nyújtsanak segítséget a tanulók honvédelmi oktatásához.

A vontatásiak *MHSZ lövészklubja* szívesen tett eleget e kérésnek és az elméleti foglalkozások után a lövészetet is megtartották. Az MVSC Csokonai úti lőterén 12 osztály 360 tanulója vett részt a lövészeten, mely felejthetetlen élményt jelentett a diákoknak.

Az iskola tantestülete köszönetét fejezte ki a vontatási főnökség lövészklubjának önzetlen segítségnyújtásáért, melyet 100 társadalmi munkaórában végeztek el. A lövészklub tagjai pedig ígéretet tettek arra, hogy a kapcsolatot a jövőben is szívesen fenntartják az iskolával.

Sepsi Gyula

Évadzáró szakosztály-gyűlés

A *Miskolci VSC* kerékpáros szakosztálya a közelmúltban tartotta évadzáró szakosztály-gyűlését. Az elmúlt évben végzett munkáról *G. Kovács Károly* szakosztályvezető (aki egyben az edzői tisztet is ellátja) számolt be. Elmondotta többek között, hogy tavaly 28 különböző szintű versenyeken vettek részt 23 versenyzővel. Tizennyolc alkalommal szerezték meg az első helyet.

A szakosztály tervei között szerepel többek között az edzéseken a fegyelem szigorítása és tehetségkutató versenyek rendezése az iskolások részére.

HOL VAN MÁR A TÚRÓCZYAK KORA?

Hullámok között a BVSC úszószakosztálya

1968-ban tizenhét aranyat szereztek a BVSC úszói a felnőtt bajnokságon.

1980-ban kettőt.

Tíz-tizenkét évvel ezelőtt olyan fölénnyel nyerték az egyesületi pontversenyt, mint ide Lacháza... Tavaly 250 olimpiai ponttal szereztek kevesebbet.

A magyarázatot keressük.

★

Littomericzky Mária mesteredző, a szakosztály vezető edzője (láthatóan nem éri váratlanul a kérdés készségesen, gyorsan válaszol):

— *A kollégiumi rendszerű munka megszüntetésében látom a visszaesés fő okát.* Hiszen az eredmények éppen addig jöttek, amíg a gyerekek napi három edzéssel, bentlakásos formában készülhettek. Amikor ez 1973-ban megszűnt, nyomban megkezdődött a visszaesés. Én a magam részéről nem csodálkozom a történteken...

Vágvölgyi Mátyás, a BVSC elnöke (töviről hegyire ismeri a szakosztály kálváriáját, most megpróbál a lényegre szorítkozni):

— Amikor a sporttelephez ért az M3-as út építkezése, nem volt mit tennünk, föl kellett számolnunk a kollégiumot. A helyiségekből öltözőket, orvosi rendelőt alakítottunk ki, hiszen számos épületnek költöznie kellett, a feje tetejére állt minden. *Sajnos, a kollégium megszüntetésével egycsapásra semmivé vált az a kohézió, amely összekovácsolta, családdá ötvözte a gyerekeket.* Ráadásul a medencék is egyre kisebbnek bizonyultak, hiszen nemcsak az úszók száma nőtt, bővült a vízilabda-szakosztály is.

A BVSC Szőnyi úti sporttelepén három úszásra alkalmas medence található: *egy fedett és egy nyitott 25 méteres, valamint az ötven méteres medence.* Ez utóbbi fölött ősztől tavaszig sátortető áll. *(Ha nem teszi tönkre a szél, mint a közelmúltban is.)* A szakosztályban kétszáz fiatal sportol, közülük száz az igazolt versenyzők száma. Fölkészítésüket hét fő- és egy mellékfoglalkozású szakember irányítja. Utánpótlásszerzésük fő forrása két környékbeli sporttagozatos általános iskola, valamint a sporttelepen zajló nagyszabású nyári úszótanfolyam.

— *Kétségtelen* — folytatja Littomericzky —, *hogy a szakosztály hazai viszonylatban még mindig a jó lehetőségekkel rendelkezők közé tartozik, elvégre önálló uszodával rendelkezik.* Ezen a téren talán csak a Spartacus és a Központi Sportiskola előz meg bennünket. Ha azonban figyelembe vesszük, hogy az élvonalba kerüléshez, a kiemelkedő eredményekhez ma már a tíz évvel ezelőttinél is több munkára, jobb körülményekre van szükség, nem csodálkozunk a történteken.

— Bővítésre, a kollégiumi rendszer visszaállítására, sajnos, belátható időn belül nem kerülhet sor — veszi át a szót az elnök —. Alaposan megemelkedtek a létesítmény üzemeltetésének költségei. Itt van mindjárt a vízdíj... *Ma egy-egy medence vízcseréje a tíz évvel ezelőttinek a duplájába kerül...* Még azt sem tudjuk megtenni, hogy a másik két vizes szakosztály rovására növeljük az úszók költségvetését, hiszen mind a vízilabdázók, mind a műugrók az élvonalhoz tartoznak. *Nagyon nehéz a helyzetünk...*

Tóth István, a szövetség úszó-szakfelügyelője (jól ismeri a vasutasúszók helyzetét, de azért alaposan átgondolja a választ):

— Rengeteg összetevője van a BVSC visszaesésének, nem lehet, nem szabad csupán egy-két dologra hivatkozni, ez magyarázatnak kevés... Valóban igaz, hogy a létesítményhelyzet romlott a Szőnyi úton, ám a legtöbb egyesület még így is szívesen cserélne velük... *Én a magam részéről mindenképpen az okok közé sorolnám azt is, hogy annak idején, a sikerévek derekán háttérbe szorult a szakosztálynál az utánpótlás nevelése.* Mindenki eltelt a kimagasló eredményekkel, az országos és Európa-csúcsokkal, s arra nem gondoltak: mi lesz néhány év múlva?... Várható volt az is, hogy a személyi torzsalkodások, a másik két vizes szakosztállyal folytatott presztízsharc is megbosszulja magát. Előfordult, hogy éveken keresztül fél óra medencehasználatért folyt a vita az úszók és a pólósok között... És még folytathatnám.

★

A *Túróczyak, Kovács Editek Szentirmayak* kora már réges rég véget ért. A nagyszerű csúcsokat, a seregnyi aranyat szerényebb eredmények váltották föl, a Moszkvában szerepelt tizenhárom magyar úszó közül csupán egy vasutasversenyző akadt: *Miklósfalvi Éva.*

Hogyan tovább?

A válasz megszövegezése már néhány évvel ezelőtt elkezdődött, a korosztályos versenyeken egyre sűrűbben hallani vasutasúszókról: *Kállóról, Novotnyról, Némethről, Kármánról, Agócsról, Kelemenről...* Hogy ezeket a neveket megtanulja-e a nagyközönség, vagy csak az elvetélt ígéretek hatalmas táborát növelik, majd kiderül.

Minden azon múlik, hogy a pillanatnyilag makadámúton haladó szakosztály képes-e fölhajtani a sztrádára.

Mert száguldani csak ott lehet...

Pilhál György

Művészi torna — gyerekeknek



A miskolci Vörösmarty Mihály Művelődési Házban a vasutasok gyermekei részére tavaly szeptemberben művészi torna tanfolyamot indítottak. A hetente két alkalommal tartott foglalkozásokra száz gyermek jár. Képünkön a kiscsoportos gyermekek és tanáruk, Virágh István látható.

(Szatmári János felvétele)

Ökölvívóedző Sopronban a GySEV villanyszerelője

A GySEV Műszaki Főnökség villanyszerelőjével, *Gyevát Gyulával* kedvenc sportjáról, az ökölvívásról beszélgetünk.

— Hogyan került kapcsolatba az ökölvívással? — tettem fel a kérdést.

— Kilencéves koromban kezdtem el az Újpesti Pamutiparnál. *1949-ben ifjúsági magyar bajnokságot nyertem a Bp. Lokomotívnál. Harmatsúlyban az Országos Vasutas bajnokságot három éven keresztül én nyertem.* 1955-ig voltam aktív sportoló. Abban az időben Sopronba kerültem dolgozni és így az SVSE-nél előbb segédedző, majd edző lettem.

— Sok tehetséges fiatal ökölvívó került ki a kezem alól — folytatta. — Közülük többen ifjúsági bajnokságokat nyertek. Többek között *Edvi József, Dezonits Tibor*, aki részt vett az 1980-as Moszkvai olimpián, de *Némedi Imre* is kerettag volt. Ez a fiatalember már az 1984-es Los Angeles-i olimpia jelöltje, komolyan veszi az edzéseket.

Gyevát Gyula az idén Rigában volt *Anatolij Zahreszki* ökölvívó Európa-bajnok vendége. Több edzésén is részt vett. A rigai Lokomotív Sportkörnél tapasztalatátadásként edzést is vezetett.

— Nagyon érdekelte őket a mi edzési rendszerünk — mondja. — A szovjet öklözők egyébként nagyon kemény és tudatos edzést végeznek. Száz perces az intenzív edzésük még a kisebb egyesületeknél is. Ez a titka a szovjet öklözők állóképességének.

Kovács Anikó

A cukorbeteg gyermekekért

A közelmúltban a budapesti I-es számú Gyermekgyógyászati Klinika főorvosnője a televízióban számolt be azoknak a gyermekeknek az életéről, akik cukorbetegek. Elmondotta azt is, hogy a klinika betegei részére üdülőt szeretnének létesíteni a budai hegyekben, de ehhez nincs elég pénz. Segítségre lenne szükség, mert a gyermekek gyógyulását nagy mértékben könnyítené az üdülő létrehozása.

A *MÁV Nyugdíjas Hivatal* szocialista brigádjai elhatározták, hogy segítenek. *Pénzt gyűjtöttek, amit postautalványon küldtek el a budapesti I-es sz. Gyermekgyógyászati Klinika diabetikus osztályára.* (Budapest, Bókay J. u. 53.) A hivatal dolgozói remélik, hogy több vasutas szocialista brigád is követi ezt a kezdeményezést.

PÁLYÁZATI FELHÍVÁS

A SZOT kulturális, agitációs és propaganda osztálya, a KISZ KB kulturális osztálya, a Népművelési Intézet, az Amatőr Képzőművészeti Tanács, a Szakszervezetek Borsod megyei Tanácsa, a Borsod-Abaúj-Zemplén megyei Tanács, a Diósgyőri Vasas Művelődési Központ és a Fővárosi Művelődési Ház

1981. június 6—7-én Miskolcon

a Diósgyőri Vasas Művelődési Központban országos amatőr képző- és iparművészeti kiállítást és találkozót rendez.

A kiállítás és találkozó célja: *átfogó képet adjon az amatőr képző- és iparművészeti mozgalom helyzetéről, az elmúlt időszak változásairól.* Országos szinten bemutatkozási fórumot biztosítson az amatőr képző- és iparművészek számára. Bemutassa az elmúlt három évben készített színvonalas alkotásokat. Szakmai tanácskozáson konzultációs lehetőséget nyújtson a mozgalom tagjai részére.

A részvétel feltételei: az országos kiállításon részt vehet minden amatőr képző- és iparművész szakkör, alkotócsoport, egyéni amatőr képző- és iparművész, 15 éven aluliak csak abban az esetben vehetnek részt a pályázaton, ha szakkörben tevékenykednek.

A pályázatra az utóbbi három évben készült munkák küldhetők be, az alábbi kategóriákban:

a) festmény, grafika, szobor, kisplasztika;

b) iparművészeti munkák;

c) környezetalakítási tervek, makettek és ezekről készült fotók;

d) vizuális kísérletek dokumentációi.

A szakköri tagok és egyéni alkotók személyenként és kategóriánként legfeljebb 3 darab, a szakkörök kollektívan legfeljebb 30 darab alkotással pályázhatnak.

Az egyéni alkotók és alkotócsoportok a pályázaton való részvételi szándékukat 1981. január 30-ig a megyei művelődési központoknak *(Pest megyében és Budapesten a Budapesti Művelődési Központnak)* írásban jelezzék. A megyei művelődési központok részletes felvilágosítást küldenek a jelentkezőknek a pályamunkák beküldésének technikai feltételeiről és időpontjáról.

A pályamunkák előzsűrizését a megyei művelődési központok biztosítják. A válogatott művekből kiállítást rendeznek.

Az országos kiállításon és a találkozón való részvételre, valamint a legjobb alkotások díjazására az országos szakmai zsüri tesz javaslatot.



— **Aktivisták jutalmazása.** Salgótarján csomóponton december végén megjutalmazták a jó munkát végzett szakszervezeti aktivistákat. Az ebből az alkalomból rendezett ünnepségen Lukács István szbtitkár 54 tisztségviselőnek adta át a tárgyjutalmat.

— **Nyugdíjasok búcsúztatása.** A közelmúltban kedves ünnepséget rendeztek Szolnok állomáson az elmúlt évben nyugdíjba vonult tizenhárom vonatkísérő részére. Az ünnepségen megjelentek az állomás gazdasági és társadalmi vezetői is. A több évtizedes vasúti munkától búcsúzókat megajándékozták és vacsorán látták vendégül.

— **Oktatási központ.** Békéscsabán decemberben adták át rendeltetésének a 20 millió forint költséggel épített oktatási központot. A körzeti üzemfőnökség dolgozói most már kultúrált körülmények között, korszerű szemléltető eszközök segítségével tanulhatnak.

— **Könyvet kedvelő vasutasok.** A hatvani csomópont dolgozói tavaly 40 ezer forint értékű politikai és szépirodalmi könyvet vásároltak a Kossuth Könyvkiadó terjesztőitől. A legtöbb kötet a különböző könyvnapokon talált gazdára. A kiadó Heves megyei kirendeltségének vezetője elismerését fejezte ki a csomópont társadalmi szervezeteinek az olvasást népszerűsítő munkáért.

— **Jubileumi kiállítás.** Öt évvel ezelőtt — 1976. január 6-án — nyitották meg Rajkán a magyar—csehszlovák közös üzemváltó határállomást. Az évforduló alkalmából — a Váci Mihály szocialista brigád közreműködésével — kiállítást rendeztek a felvételi épületben. Fényképek és újságcikkek segítségével mutatták be a határállomás munkáját, eredményeit.

— **Az egység legjobb raja.** A hatvani városi munkásőregység is megtartotta évzáró gyűlését. A vasutas munkásőrök közül a hatvani csomópont I. szakaszának 1. raja, amelynek parancsnoka Koczka Ferenc gurításvezető, az elmúlt évben végzett eredményes munkájukért az egység legjobb raja elismerésben részesült.

— **Határforgalmi verseny.** A közelmúltban a gyékényesi üzemfőnökségen ünnepség keretében értékelték a Gyékényes—Koprivnica közötti elmúlt félévi határforgalmi versenyt. Major István állomásfőnök ismertette az eredményeket, amely alapján Koprivnica állomás dolgozói lettek az elsők.

— **Segített a brigád.** A hatvani 4-es számú építésvezetőség 16 tagú Ságvári Endre szocialista brigádja — a 4-es számú általános iskola igazgatójának kérésére —, kicserélt 48 radiátort a tantermekben. A központi fűtés most már kifogástalanul üzemel. A brigád összesen 336 óra társadalmi munkát végzett itt.

— **Fiatalok vetélkedője.** A dunaújvárosi körzeti üzemfőnökség KISZ-bizottsága az alapszervezetek részére szellemi vetélkedőt rendezett. A négytagú csapatok munkásmozgalom-történeti, általános politikai és irodalmi ismereteikről adtak számot. A győzelmet a vontatási KISZ-alapszervezet csapata szerezte meg.

— **Búcsú a vasúttól.** A közelmúltban vonult nyugdíjba a pásztói gépesített mozgó pályamesteri szakasz két dolgozója: Csordás József váltólakatos és Holecz Ferenc pályamunkás. Több mint három évtizedig dolgoztak a vasút szolgálatában. Tiszteletükre ünnepséget rendeztek, amelyen megjelentek a szakszolgálat és a társadalmi szervezetek képviselői is és ajándékot adtak át a munkahelyüktől búcsúzó két vasutasnak.

— **Hibaigazítás.** Lapunk január 12-i számának 2. oldalán nyomdahiba miatt, a Nyírségi lány a központi vezetőségben és a Nem mindegy az, hogy honnan jöttél című írások fotója elcserélődött. A nyomda „ördögének" tréfája miatt szíves elnézésüket kérjük.

Szocialista brigádok vetélkedője

Celldömölkön, a MÁV új szociális épületében rendezték meg a szombathelyi távközlési és biztosítóberendezési fenntartási főnökség szocialista brigádjainak a vetélkedőjét. December 29-én, a szombathelyi igazgatóság területén dolgozó „bizberes" brigádok közül az a nyolc ülhetett asztalhoz, amely már a levelező úton előzőleg lebonyolított három fordulón a legjobbnak bizonyult.

Az öt-öt tagú csapatoknak szakmai, általános műveltségi, politikai, logikai és sportkérdéseket kellett megoldani. A rendezők a szakmai feladatoknál és azok értékelésénél külön választották a főnökség távközléssel és külön a biztosítóberendezésekkel foglalkozó szocialista közösségeit.

A győztesek és a helyezettek pénzjutalmat és értékes könyveket kaptak.

Lakáscsere

Elcserélném 1,5 szobás, sötétkonyhás, VIII. emeleti összkomfortos MÁV-bérlakásom Budapesten nagyobbra, vagy tanácsira vasutas dolgozóval. Érdeklődni lehet 18 órától: Győrfi József, Budapest 1155 Rákos út 100. VIII. 50.

Elcserélném egy plusz két félszobás, erkélyes, összkomfortos, 67 négyzetméteres, hívóliftes MÁV-bérlakásomat kisebb tanácsi összkomfortosra vasutas dolgozóval. Kizárólag Újpest, Aradi u. és környéke érdekel. Érdeklődni lehet egész nap: Soós Béla, Rákos út 102, VI. 40.

Elcserélném földszinti egy szoba komfortos, 40 négyzetméter alapterületű, kertes MÁV-bérlakásomat nagyobbra (Budapest, X. Rákos, MÁV-lakótelep V. épület). Érdeklődni lehet: 68—34, vagy 572—483 telefonszámon, Bekkerné.

Elcserélném aktív vasutas dolgozóval budapesti nagyméretű, jelenleg felújítás alatt álló szobakonyhás — kettő szoba komfortossá is átalakítható — MÁV-bérlakásomat (Északi főműhelytelep) budapesti komfortos, tanácsi kezelésű garzonra vagy kis méretű egyszobásra. Érdeklődni lehet egész nap: 833—872 Szabó-lakás.

Elcserélném két szoba komfortos MÁV-bérlakásomat (Lehel piachoz közel) szoba-konyhás tanácsira. Érdeklődni egész nap: 494—952.

Elcserélném egy szoba komfortos, 35 négyzetméteres virágos udvarra néző tanácsi lakásomat legalább kétszobás tanácsi vagy MÁV-bérakásra. Érdeklődni munkaidőben 19—49, 17 óra után a 853—738 telefonon, vagy helyszínen: Budapest, IX., Hámán Kató u. 12—14. XI. lépcső. II. 93. Lázányi István.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1063 Budapest VI., Benczúr u. 41
Telefon, városi: 229—872
üzemi: 19—77
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1964 Bp. VII., Rákóczi út 54.
Telefon: 224—818
Felelős kiadó: dr. Suth Péter,
a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 219—11 859
81—271. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460—6000

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXV. ÉVFOLYAM, 3. SZÁM ÁRA: 1,30 FORINT 1981. FEBRUÁR 9.

Kisállomás, nagy forgalom

A Csongrád megyei *Mindszent* község vasútállomása a kisállomások közé tartozik. Ennek ellenére az ott dolgozó vasutasok derekasan kiveszik részüket a szállítási feladatokból. Mint *Szajkó András* állomásvezető elmondotta: a szolgálati helyen jelentős az áruforgalom. Igaz, a feladási forgalmuk csak évi 10 ezer tonna, a leadási viszont ennek a háromszorosa. Legnagyobb partnerük a DEFAG, amely évente 200—300 kocsi papírfát ad fel. A *Lenin TSz* ősszel almát, az év más részeiben pedig az üzemében feldolgozott állati takarmányt szállítja el vasúton. Egyre nagyobb munkát ad a *Fémipari Vállalat* üzeme is, amely csarnok tetőszerkezeteket és lakókonténereket gyárt és szállít. A vállalat tervében iparvágány építése is szerepel.

A 12 000 lakosú községből naponta mintegy 150—200-an járnak be vasúton dolgozni a közeli *Szentesre, Hódmezővásárhelyre* és *Szegedre.* Menetdíj bevételük havonta eléri a százezer forintot.

Az állomás 15 dolgozóját összefogó *József Attila* szocialista brigád tagjai eredményesen dolgoznak.

A BIZALMIKÜLDÖTTEKKEL EGYETÉRTÉSBEN

Személy- és áruszállítási feladatok a szombathelyi igazgatóság területén

A Vasutasok Szakszervezete *szombathelyi* területi szakszervezeti bizottsága és a bizalmi küldöttek testülete megtárgyalta a szombathelyi igazgatósághoz tartozó üzemek és szolgáltató helyek munkáját, és meghallgatta az idei feladatokról szóló tájékoztatót. Számba vették, hogyan segítették a szakszervezeti aktivisták a feladatok teljesítését.

— *Eredményes évet zártak a vasúti üzemek, és ehhez hozzájárultak a szakszervezeti tisztségviselők* — így összegezte beszámolójában a múlt évi munkát *dr. Horváth Lajos,* az igazgatóság vezetője. Néhány számadatot, tényt is felsorolt ennek alátámasztására. Ezekből érdemes a legfontosabbakat kiemelni.

Javultak a feltételek

Tavaly az igazgatóság területén a vasút *21 millió 800 ezer utast szállított,* ami egy százalékkal kevesebb az előző évinél. A csökkenést előidézte a zalalövő—bajánsenyei vasútvonal múlt év őszén bekövetkezett megszűnése is. Valamelyest csökkent az áruszállítás is. Az igazgatóság területén *10 és fél millió tonna árut továbbítottak.*

A szállítási feltételek — új dízelmozdonyok és vasúti teherkocsik beállításával — javultak. Beruházásra, korszerűsítésre is nagy gondot fordítottak. *A vágányhálózatot 32 kilométer hosszúságban korszerűsítették,* 19 új kitérőt és 18 fénysorompót építettek, és újabb szakaszokon tértek át az automatikus térköz biztosítására. *Pályakorszerűsítési munkákra került sor a Sárvár—Celldömölk, a Szombathely—Körmend, a Zalaegerszeg—Lenti, valamint a Szombathely—Sopron közötti szakaszokon.*

Az energiatakarékossági intézkedések eredményeképpen 5 millió forintot takarítottak meg.

Gondoskodás az emberről

A gazdasági feladatok megvalósításán túl az emberről, a szociálpolitikai teendőkről, a munkakörülmények javításáról sem feledkeztek meg. A bérszínvonalat 3,7 százalékkal növelték. *A személyenkénti évi átlagkereset megközelítette az ötvenezer forintot.*

A munkakörülmények javítására mintegy 150 millió forintot fordítottak. *Közel 16 millió forintot adtak a dolgozóknak lakásvásárlási és lakásépítési támogatás címén.* Szombathelyen a MÁV-bölcsődéhez mosodát építettek.

Az 1981. évi tervek hasonlóak a tavalyihoz, illetve a feladatok több vonatkozásban valamelyest mérséklődtek. Így például 21 millió 700 ezer utasra számítanak. Ez százezerrel kevesebb a tavalyinál. A tervek szerint *az elszállítandó áru 200 ezer tonnával lesz kevesebb az előző évinél.* Számítanak viszont arra, hogy a Csehszlovákia és Jugoszlávia közötti tranzitforgalom növekszik.

Ugyancsak fontos teendő a minőségi mutatók javítása, többek között a kocsiforduló idő csökkentése. Ezt legjobban a kocsipark egyenletesebb kihasználásával lehet elérni.

Folytatni, ami elkezdődött

A munka átgondoltabb irányítására, a szolgálat összehangolására számos üzemszervezési intézkedést tettek tavaly is. Többek között Celldömölkön körzeti üzemfőnökséget hoztak létre. *Ez év tavaszán Szombathelyen is megalakul a körzeti üzemfőnökség.*

Az aktivistákkal a szolgálati ágak vezetői megvitatták a feladatokat. A megbeszélések fő mondanivalója ez volt: *úgy kell dolgozni, hogy a vasúti szállítások, illetve a vasutasok miként eddig, a jövőben is segítsék elő a népgazdasági tervek teljesítését.*

F. L.

Hatékonyabban

Termelés—elosztás—forgalom—felhasználás; olyan láncolat ez, amelynek valamennyi láncszemében kimutatható a vasút szerepe is. Az egyes ágazatok nem nélkülözhetik a személy- és áruszállítást — mint szolgáltatást. Ezért a MÁV eszközeinek fejlesztése és hatékonyabb működtetése az újratermelés jelentős tényezője. Az évi mintegy 13-14 milliárd utaskilométer és 24 milliárd árutonnakilométer teljesítmény olyan eredményt fémjelez, melyet a vasutasok évről évre csökkenő létszámmal érnek el.

A menetrendszerű közlekedés, az utasbiztonság és a kényelem, a fűtés, a világítás és a higiénia együtt: *a minőség.* Az áruszállításnál a leadási kocsik előjelentései, az azonnali értesítés, a gyors kocsi beállítás és kihúzás, a kocsimegrendelés kielégítése, a gyors elegytovábbítás a minőség másik oldala. Mindehhez olyan mozdony-fordulók kellenek, amelyek a nap minden percében követhetők, és a gazdaságos elegymozgásnak, a rendezői és a gurítói munkáknak az alapja. Csak a vonatok gazdaságos, tervszerű továbbítása vezethet kiegyensúlyozott közlekedéshez. Egyszerűbben fogalmazva: *a vasúti közlekedés ágazatai olyan munkamozzanatok, amelyek munkafolyamattá összeállva az egész vasút munkáját képesek tükrözni.*

A minőség az emberben van! — halljuk gyakorta. Noha ebben sok igazság rejlik, a minőség a vasúti munkában már tárgyiasultan jelenik meg az eszközök, a berendezések korszerűsítésével, a megbízható karbantartást és fenntartást követő üzemkészségben. Példázzák ezt a felújított vonalak, az önműködő térközrendszerek, a gépesített rendezők, a Bz motorok levegő fűtése, a fénycsővilágítás, a vágányfékek. Ám a mennyiségi változás is minőségi változásba megy át, ha mind több új személykocsi, motorvonat csökkenti a zsúfoltságot, s hasonló a helyzet az új tehervagonoknál is, amelyek nagyobb teher hordozói.

Mind a minőség, mind a gazdaságosság megsínyli, ha a munkamozzanatok egyike-másika selejtes. *Az utasszállításnál a késés, a fűtetlen kocsi, a világítás hiánya, a zsúfoltság is kedvezőtlenül hat.* Árufuvarozásnál a késett kirakásból és megrakásból származó hátrányok, a gépácsorgások, a vonatfeltartások, a kapacitást szűkítik, állomásokat és vonalakat terhelve lefékezik a mozgást, és megbontják a vasútüzem tervszerűségét.

A minőség és gazdaságosság tehát jó eszközrendszert kíván, de legfőképpen a vasutasok magas színvonalú műszaki és forgalmi felkészültségét. Azt a tudást, amelyet a képzéskor minden vasutas megszerzett, és amely képesség szakmai jártassággá fejlődött.

A közlekedés jó munkáját a legutóbbi országgyűlésen is elismerően értékelték, s ez további igényességre és tettrekészségre kell, hogy buzdítson. A pontos szolgálat, a menetokmányok szabályszerű elkészítése, vezetése, a rakodásra tisztán átadott és visszavett kocsik tanúskodhatnak arról: *a jó szándékhoz, az akaráshoz szaktudás is társul.*

A vasúti munka korszerűsége ellenére, érzékeny az időjárásra, az energiára, a forgalmi torlódásokra, az eszközök üzemkészségére, de legérzékenyebb magára az emberi munkára. Tények igazolják, hogy amikor a mennyiségi követelmények kerülnek előtérbe — például az őszi forgalom idején — csak a minőség vezethet egyidejűleg a gazdaságossághoz is. *A menetrendszerűen közlekedő, jól kiterhelt vonatot olcsóbb továbbítani, mint a késve érkezőt, a kellően ki nem használtat.*

A múlt tapasztalataiból meríthetünk. Olyan tervszerű és jól szervezett munkára van szükség, amilyent a korábbi évek adatai már igazoltak. A vasúti személy- és áruszállításra, mint infrastruktúrára, azért van szükség, hogy a termelő ágazatok nagyobb társadalmi-gazdasági teljesítményeket érjenek el. Ehhez pedig csak takarékosan és gazdaságosan, a minőség követelményrendszerének megfelelően járulhatunk hozzá. Képesek vagyunk erre. És ezzel az ország gazdasági helyzetét is — lehetőségeinkhez, erőnkhöz mérten — javíthatjuk.

V. Szabó

December végére

A Dél-Alföldön véget ért a répakampány

A szállítás miatt nem akadozott a cukorgyártás

A szegedi igazgatóság dolgozóinak az őszi csúcsforgalom idején egyik legnagyobb feladatot a Dél-Alföldön termelt cukorrépa gyárakba való fuvarozása jelentette. E feladatra a szegedi vasutasok időben felkészültek. Már hagyománynak számít, hogy a kampány beindulása előtt a vasútigazgatóság képviselői a cukorgyárak vezetőivel közösen egyeztetik a feladatokat. Ennek a jólbevált gyakorlatnak köszönhető, hogy a répakampány az ország déli részében sikeresen befejeződött.

A vasútigazgatóság területéről az első szállítmányt, 24 kocsi cukorrépát szeptember 15-én *Tiszaföldvárról küldték Szolnokra.* Ettől kezdve a korszerű rakodóterülettel és rakodógépekkel felszerelt állomásokról egymás után indították a cukorrépával megrakott szerelvényeket, összesen hat cukorgyárba. A szezon beindulását követően — mivel az ország más részében később kezdődött a répaszedés — jelentős mennyiségű répát átirányítottak *Kabára, Szerencsre* és *Petőházára.*

A répaszállítás nagyságára jellemző, hogy a kampány beindulásától december végéig *22 515 vasúti kocsiban 862 ezer tonna répát fuvaroztak el, mintegy százezer tonnával többet, mint egy évvel korábban.* Ebből a mennyiségből 252 ezer tonnát Szolnokra, 236 ezer tonnát Sarkadra és 145 ezer tonnát Mezőhegyesre fuvaroztak —, hogy csak a legjelentősebbeket említsük. A vasuton elfuvarozott répa több mint 80 százalékát irány- és fordavonatokkal továbbították.

A répa fuvarozása mellett biztosították a feldolgozás után kikerülő cukor és répaszelet elszállítását is.

A kampány tapasztalatainak értékelése most van folyamatban. Egy azonban biztos: *a vártnál jóval több répa elszállítását a vasút zökkenők nélkül oldotta meg,* a szállítások miatt sehol nem volt fennakadás a cukorgyártásban.

G. J.

Ülést tartott az elnökség

Január 22-én ülést tartott szakszervezetünk elnöksége. Első napirendi pontként a szocialista munkaverseny-mozgalom továbbfejlesztését tárgyalta. *Megállapította az elnökség, hogy az irányelvek konkrétabb meghatározásával is ösztönözni kell a mozgalom hatékonyságát.* Fő célkitűzés a személyszállítás kulturáltságának javítása, a tehervonatok sebességének 2—3 százalékos túlteljesítése és általában a termelékenység, a takarékosság ösztönzése.

A továbbiakban megvitatta és elfogadta az elnökség a vasutasszakszervezet idei költségvetését, a központi vezetőség, az elnökség és a titkárság első félévi munkatervét. Ezen kívül tájékoztató hangzott el a vasutas társadalombiztosítás 1981. évi költségvetésének fontosabb adatairól.

(A szocialista munkaverseny-mozgalom továbbfejlesztésének lényegéről lapunk következő számában részletesen tájékoztatjuk olvasóinkat.)

Szervezés, minőség, takarékosság

Eredményes évet zárt a székesfehérvári körzeti üzemfőnökség

A közelmúltban értékelték a székesfehérvári körzeti üzemfőnökség elmúlt évi munkáját, eredményeit. Az ülésen részt vettek a főnökség gazdasági és tömegszervezeteinek vezetői, valamint a brigádvezetők.

Rácz Alpár üzemfőnök elmondotta többek között, hogy az elmúlt évben növekedett a főnökség fizikai létszáma és tizeneggyel csökkent az adminisztratóroké. Jó eredmények születtek a személy- és teherszállításban is. *Pontosabban közlekedtek a személyvonatok és javult az utazás kulturáltsága.* Külön műszakokat szerveztek a kocsitisztításra.

Árutonna tervüket hat százalékkal teljesítették túl, 1979-hez viszonyítva. Jobban kihasználták a teherkocsikat és a mozdonyokat. Csökkent a túlórák száma. A tárgyi balesetből származó kár 665 ezer forinttal volt kevesebb, mint 1979-ben.

Eredményes volt a munka- és üzemszervezés is. *Pusztaszabolcson például megvalósították az utazószolgálat egységes vezénylését,* létrehozták Székesfehérváron a központi targoncajavítót, átszervezték az áruirányító szolgálatot. A túlórák csökkentése érdekében vonali tartalékcsoportot szerveztek.



A Hámán Kató Vontatási Főnökség mozdonyszínje, előtérben a fordítókoronggal

(Riport a 3. oldalon.)

(Laczkó Ildikó felvétele)

KITÜNTETETT SZB-TITKÁR

Már fiatalon megtanulta, mit jelent a közösségért dolgozni

Adalék a múltból.

Amikor megkérdezem *Fülöp Istvántól*, a Nyugati Műszaki Kocsiszolgálat műszaki főellenőrétől, hogy vezetékneve végén hány „p„-betű áll, diákkori megpróbáltatását említi:

— *Otthon, Ócsán, a tanítóm gyakran elverte a körmöm, mivelhogy ő Fülöpp volt, s szerinte két pé-vel kell írni a nevem. De engem az anyakönyvbe is Fülöpként jegyeztek be...*

1949-ben került a Nyugatiba

Hogy e gyermekkori emlék meghatározta-e hovatartozását, vagy sem: nem tudom. (Meghatározhatta, hiszen a kiszolgáltatottság minden megnyilvánulása maradandó sebet ejt.) Tény, hogy eszméletétől kezdve vonzotta a közösség, mindig barátok-emberek társaságában érezte jól magát, nem csupán üldögélve, hanem cselekedve is.

— A kovács- és lakatosszakmát nevelőapám műhelyében tanultam ki — emlékezik vissza. — Már ott, a faluban tagja voltam a MADISZ-nak, s együttműködtünk a parasztfiatalok szervezetével, az EPOSZ-szal is. Szavaltam, színjátszócsoportban szerepeltem, bálokat szerveztünk... E hajlam Pestre is elkísért.

Amikor a fővárosba jött, a munkaközvetítő iroda a *Ganz Hajógyárba* irányította. A *Meder utca* távol esett a vasútállomástól, nehéz volt a közlekedés — és mert a jó szakemberre másutt is szükség volt, 1949-ben már a Nyugati Kocsiszolgálatnál dolgozott. A következő esztendőben behívták a hadsereghez; a határőrökhöz került, s 38 hónapot szolgált. *1953 novemberében tért vissza a vasúthoz — kocsivizsgáló gyakornok lett.* Három éven át a főnökség DISZ-titkára volt, majd kocsivizsgálói tanfolyamra ment Ferencvárosba. E munkakört megszerette, s amire igencsak büszke: *ő kísérte a kormányvonatot, nem egyszer az országhatáron túlra is.* Egy évtizeden át a Rákospalota—Újpesten közlekedő személyvonatok műszaki karbantartását ellenőrizte, s elvégeztette a szükséges javításokat; egy esztendeje vontatási kocsiátvevő. Fontos feladata a nemzetközi forgalomban közlekedő kocsik műszaki átvétele.

Harminc éve a mozgalomban

— *Itt, a kocsiszolgálatnál is már kezdettől részt kértem a kulturális munkából, egykori kórusunk, az Új Élet dalkör még a rádióban is fellépett.* Szeretem és sokra tartom a kulturális rendezvényeket, mert közelebb hozzák egymáshoz és összetartják az embereket.

— Jelenleg is van kultúrcsoportjuk?

— Sajnos nincs. Részben mert kevesebben vagyunk: az akkori ezerkétszázzal szemben ötszázhetvenen-hatszázan, továbbá a mai fiatalokat jobban vonzza a sport. Elégedettek lehetünk, hogy a csomópont légkondicionált tornatermét tőlünk is sokan veszik igénybe. Egy pincénk is van, ahol akinek kedve tartja, kispuska-lövészeten vehet részt...

Mindezt részint már „hivatalból" mondja — ő a főnökség szb-titkára. Elődje, *Paul Endre* halála után, 1974-ben kooptálták, s azóta kétszer választották újjá — legutóbb tavaly. (E megbízatása természetesen nem előzmény nélküli: 1950 óta tagja a szakszervezetnek, s volt bizalmi, szbtag, újítási felelős, szb-elnök. S itt említjük meg egyéb társadalmi tisztségeit is: *tagja a csomóponti pártbizottság végrehajtó bizottságának — tömegszervezeti felelős —, 1962. és 1974. között a munkaügyi döntőbizottság elnökhelyettese volt; 1973 óta munkásőr, 74 óta rajparancsnok.)*



Kedvezőtlen munkakörülmények

— Milyen gondokkal bajlódik a Nyugati Kocsiszolgálat szb-titkára?

— *Munkakörülményeink korántsem kedvezőek, nem tartanak lépést a korszerű személykocsik megjelenésével.* Ma már e kocsik nem gőz-, hanem villanyfűtésűek — ám azokat is a szabad ég alatt javítjuk. Ember és kocsi egyaránt ki van téve az időjárás viszontagságainak. *Jó volna legalább néhány vágány fölé röptetőt húzni, s az is kívánatos lenne, hogy a salakos közlekedési utakat betonozzák le...* Ami a szociális épületet illeti: túlzsúfolt, rosszak a higiéniai körülményei. Átépítéssel, tetőcserével, kisebb-nagyobb korszerűsítésekkel valamelyest javult ugyan a helyzet, de igazi megoldást csak a pályaudvar rekonstrukciójával párhuzamosan épülő fehér-fekete öltöző hoz. Reménykedünk, hogy még a hatodik ötéves tervben birtokba vehetjük, habár tudjuk azt is: a beruházási keret szűkös.

Politikailag is erősödött a testület

A tavalyi választáskor sok változás történt. A korábbinál kevesebb — harminc — bizalmi tevékenykedik, velük havonta értekezleten, naponta pedig a területen, munka közben találkozik az szb-titkár. Munkáját hat főbizalmi is segíti. A személyi változások másik oka: szorgalmazták, hogy politikailag erősödjék e testület, s ily módon is jobban élhessenek a megnövekedett hatáskörrel. Amíg korábban csupán 2, most 11 párttag van a bizalmik között, a 11 tagú szb-ből pedig heten tagjai az MSZMP-nek is. *Fülöp István* szerint mindez már érződik a szakszervezeti munkában.

...November 7-én magas kitüntetés érte. A SZOT székházában vehette át a *Munka Érdemrend* bronz fokozatát (amelyet 1977-ben SZOT oklevél, 1969-ben miniszteri dicséret, s az évek folyamán hat kiváló dolgozó cím előzött meg). Nem tagadja: *meglepte a kormánykitüntetés.* S hogy ezt elérhette, abban nagy szerepe van az otthoni háttérnek: *a családnak.* Ma is Ócsán laknak — két asszonylánya és két fiúunokája van —, s bizony nem ritka, hogy reggel héttől késő estig a munkahelyén tölti az idejét.

— Ehhez megértő feleségre van szükség — mondja.

Tegyük hozzá: *s olyan otthonra, ahol az ember erőt meríthet a mindennapos helytálláshoz.*

— földes —

Celldömölkön megkezdődött

a szakszervezeti bizalmiak oktatása

A celldömölki körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága jó módszert dolgozott ki a bizalmioktatások zavartalan lebonyolítása érdekében. Figyelembe vették, hogy a bizalmiak többsége nagyobb csomópontokon dolgozik. Ennek megfelelően, a képzésbe bevont 74 bizalmi oktatását *Celldömölk, Pápa, Ajka* és *Sárvár* állomásokon bonyolítják le. Mind a négy szolgálati helyen *havonta két egymást követő napot jelöltek ki az oktatás lebonyolítására, hogy a bizalmi kiválaszthassa a neki megfelelő napot.*

A bizalmioktatás anyagát hét téma képezi, havonkénti bontásban. *Négy témakörben a bizalmival partner gazdasági vezetőket is bevonják.* Az oktatásokat, a határozatok értelmében, összekapcsolják a tájékoztatással is. A januárban megkezdődött oktatásokon, valamennyi kijelölt szolgálati helyen *Bálint Sándor* szb-titkár foglalkozott az időszerű szakszervezeti és gazdasági feladatokkal.

Németh Gyula
Ajka állomás



A nyíregyházi vasutas művelődési házban január 8-án fejeződött be a gépihímző tanfolyam. Az év közben készített hímzéseket kiállításon mutatták be az érdeklődőknek

A tisztségviselőknek ajánljuk

A szakszervezeti bizalmiak zsebkönyve

A gazdasági vezetés és a szakszervezeti tisztségviselők mindennapi partnerkapcsolatának tartalmasabbá tételéhez a Táncsics Szakszervezeti Könyv- és Folyóiratkiadó a közelmúltban megjelentette a *„A szakszervezeti bizalmiak zsebkönyve"* című kiadványt. Az összeállítás mind a munkahelyi vezetőknek, mind a szakszervezeti bizalmiaknak és helyetteseiknek a gyakorlati szakszervezeti munkához szándékoznak segítséget adni.

A kiadvány 301 kérdést tárgyal, felöleli az üzemi demokrácia, az élet- és munkakörülményekkel kapcsolatos kérdéseket csakúgy, mint az üdüléssel összefüggő tudnivalókat.

A hatásosabb szakszervezeti nevelő munkáért

1981 februárjában a Táncsics Szakszervezeti Könyv- és Folyóiratkiadó új sorozatot indított. *A Mi Világunk — Brigádok Kiskönyvtára* címmel színes borítójú, gazdagon illusztrált füzetek havonként jelennek meg. A 32 oldalas kiadványok a természet-, a társadalomtudomány, az irodalom, a sport és a művészetek világába kalauzolják az olvasót. A Mi világunk sorozat füzetei a még teljesebb világkép kialakítását célozzák. Elmondhatjuk, hogy a szerzők és a szerkesztők nem titkolt szándéka: *cél, hogy az olvasmányosan megírt anyagok mind több kézbe eljussanak.* Az előfizetéses sorozat példányonkénti ára három forint, így a kiadó bízik a füzetek hozzáférhetőségében.

Könyvbizományos

25 éve a közművelődés szolgálatában



A közművelődés fogalma, csak néhány éve lépett a népművelés helyébe, de azt hiszem, bátran fogalmazhatok így, *Bertók Rózsa* a közművelődés céljainak megvalósításáért dolgozott már 25 évvel ezelőtt is.

Természetjáró volt, a szakosztálynak szükséges térképeket és útikönyveket hozta. Mindennapos vendége volt a könyvesboltnak. Egy alkalommal nemcsak térképet, de szépirodalmi könyvet is hozott, hátha igénylik. Megvették. Először csak közvetlen munkatársai, később Békéscsaba állomás különböző munkaterületein szolgálatot teljesítő dolgozók is „bejelentették" igényeiket. *Így lett Bertók Rózsa árupénztárosból a tudáshordozó irodalmak terjesztője, közismert szóval könyvbizományos.* Generációk nevelkedtek fel mellette, akiknek ízlését, kulturális igényét, életmódját irányította az ajánlott könyvek által.

A szakszervezeti bizottságtól minden évben biztatást és bizalmat kapott a könyvterjesztői munka végzésére. Míg egészsége megengedte, egyedül cipelte a nehéz csomagokat a könyvesboltból. Soha nem kellett igényfelmérést végeznie, minden vásárlója érdeklődési körét, igényét ismerte és ismeri. *Tudja azt, ki hol tanul, ismeri a családok olvasási szokásait, ízlését.* Azon fáradozott mindig, hogy hogyan tudná segíteni a munka melletti tanulást, hogyan tudna még több dolgozót megnyerni az olvasásnak. Egyformán szereti az embert és a könyvet.

A polcokon végignézve, lexikonok, történelmi könyvek, útleírások, néprajzi kötetek és a legfrissebb szépirodalmi kiadványok sorakoznak. Krimi, elvétve akad, és ez nem véletlen. Rózsika az elmúlt negyedszázad alatt arra nevelte dolgozótársait, hogy igényesek legyenek a kultúrálódásban.

Közművelődési munkája nem látványos, de annál több tartalom van mögötte.

Zaharidesz Jánosné

AZ ELMÚLT ÉV TÜKRÉBEN

A munkásszolidaritás szellemében fejlődtek a vasutas-szakszervezet nemzetközi kapcsolatai

A Vasutasok Szakszervezete nemzetközi tevékenységének külső feltételei az elmúlt évben kedvezőtlenek voltak, mert felerősödtek az enyhülés folyamatát veszélyeztető jelenségek. Az enyhülési folyamat lefékeződése nem tette lehetővé újabb szakszervezeti kapcsolatok kialakítását. Ugyanakkor hazánk nyílt, ingadozásmentes külpolitikája, pártunknak a nemzetközi életre vonatkozó határozatai és állásfoglalásai egyértelműen hozzájárultak ahhoz, hogy a munkásszolidaritás szellemében a meglévő kapcsolataink tovább szilárduljanak.

KAPCSOLAT 26 ORSZÁGGAL

Jelenleg 26 ország vasutas-szakszervezetével tartunk kapcsolatot. Nemzetközi tervünket, a ki- és beutazások programját tavaly 94 százalékra teljesítettük. A tervezett beutazások közül három — *Ausztriából, Luxemburgból* és *Algériából* — a meghívott felek akadályoztatása miatt maradt el.

Szakszervezetünk delegációi *Anglia, Belgium, Japán, NDK, NSZK, Bulgária, Lengyelország* és *Olaszország* vasutas-szakszervezeteinél tettek látogatást. E látogatások keretében küldöttségünk részt vett az angol vasutas-szakszervezet (ASLEF) megalakulása 100. évfordulója tiszteletére rendezett díszünnepségen, továbbá a belga (CGSPS) és az NSZK (GdED) vasutas-szakszervezet kongresszusán.

A többi ki- és beutazás a hagyományos kétoldalú kapcsolatok alapján szervezett vezetőszintű és tanulmányi delegáció volt, amelynek során a szakszervezeti élet aktuális kérdéseit tanulmányozták a delegációk.

Szakszervezetünk legnagyobb jelentőségű szereplésére Genfben került sor a *Nemzetközi Munkaügyi Szervezet* belső szállítási bizottsága 10. ülésén, ahol szakszervezetünk képviselője is felszólalt. A konferencia — amely a vasutasok élet- és munkakörülményeivel, valamint képzésével és továbbképzésével foglalkozott — lényegében teljesítette azt a célját, hogy nemzetközi fórumon hívja fel a figyelmet a vasutas dolgozók gondjaira. Eredményes volt abból a szempontból is, hogy bebizonyította a nemzetközi vasutas-szakszervezeti szemináriumok hasznosságát és szükségességét s megmutatta, hogy lehetséges az együttműködés a különböző ideológiát valló nemzetközi szövetségek között.

TANÁCSKOZÁS BUDAPESTEN

Nemzetközi életünk másik jelentős eseménye a VI. Nemzetközi Vasutas Szakszervezeti Szemináriumot előkészítő munkabizottság budapesti ülése volt, amelyen tíz ország 20 képviselője vett részt. A tanácskozáson döntöttek a küldöttek az 1981-ben Brüsszelben tartandó nemzetközi szeminárium napirendjei és a napirendek előterjesztői tekintetében. A brüsszeli szeminárium *„A vasutak helye és szerepe az általános közlekedési és szállítási politikában"* című témát tárgyalja majd kilenc ország, köztük hazánk vasutas-szakszervezetének előterjesztésében.

A *Közlekedési és Szállítási Szakszervezetek Nemzetközi Szövetsége Adminisztratív Bizottsága* októberben Tokióban tartotta alapszabály szerint esedékes évi ülését, amelyen szakszervezetünk, mint az AB tagja, képviseltette magát.

Évről évre jelentős számú, többségükben vasutasokból álló szociálturisztikai csoport tesz látogatást központunkban és kap tájékoztatást szakszervezetünk munkájáról. Az elmúlt évben 11 csoport — köztük NSZK, japán, belga, szovjet, argentin — járt székházunkban.

HATÁRMENTI TALÁLKOZÓK

A *Szociálturisztikai Iroda* szervezésében érkező csoportok nagy érdeklődést tanúsítottak hazánk politikai viszonyai és a magyar szakszervezetek tevékenysége iránt. A kérdések többsége a vasutasok bérezésére és szociális helyzetére, a szakszervezetek jogaira és azok érvényesülésére, a párt és a szakszervezetek kapcsolatára, a nők és a fiatalok foglalkoztatására és bérezésére, a társadalombiztosítás magyarországi rendszerére és a vasút perspektívájára vonatkozott.

Szakszervezetünk nemzetközi munkájának tavaly is szerves részét képezték a határmenti találkozók, amelyeken a határállomások között folyó munkaverseny eredményeit értékelték.

Összességében megállapíthatjuk, hogy nemzetközi feladatainkat lehetőségeink és anyagi eszközeink megfelelő kihasználásával, a velünk szemben támasztott igényeknek megfelelően teljesítettük.

Ebben az évben is alapvető feladatunk a szocialista országok vasutas-szakszervezeteivel kialakított kapcsolataink ápolása, a vasutasság még hatékonyabb érdekképviselete és védelme módszereinek együttes keresése. A fejlett tőkés országok haladó irányzatú vasutas-szakszervezeteivel a kétoldalú kapcsolatok erősítése és a fejlődő országok szakszervezetei iránti szolidaritás fokozása.

Baranyai Zoltán

PÁLYÁZATI FELHÍVÁS

A XXXI. Vasutasnap alkalmából a Vasutasok Szakszervezete kulturális, agitációs, propaganda és sport osztálya 1981. július 12—19. között rendezi meg a *II. Országos Vasutas Fotókiállítást* a ferencvárosi vasutas dolgozók művelődési házában.

Képanyagot beküldhetnek a vasutas fotószakkörök tagjai, valamint minden tényleges és nyugdíjas vasutas.

A kiállításra két kategóriában lehet pályázni:

1. Vasutas témájú képekkel.

2. Általános témájú képekkel.

A pályázati képanyagot 30x40 centiméteres nagyságban 1981. május 15-ig kell beküldeni. Cím: *Ferencvárosi Vasutas Dolgozók Művelődési Háza, Budapest, IX., Péczeli u. 2. 1097.*

A beérkezett pályamunkákat zsüri értékeli. Mindkét kategóriában az első, második és harmadik helyezetteket díjazzuk.

Vasutasok Szakszervezete kulturális, agitációs, propaganda- és sportosztály

Megteremthető-e a mennyiség és a minőség harmóniája?

Gazdaságosan, biztonságosan...!

Napjainkban, a különböző fórumokon egyre többet foglalkozunk azzal, hogy miképpen lehetne jobban, precízebben dolgozni, más szóval a munka minőségét javítani. Ez az igény reális, időszerű, megalapozott. Bár egy kicsit előbb eszméltünk volna! Úgy mondják — közgazdászok és gazdasági vezetők egyaránt —, hogy eddig a mennyiségi szemlélet uralkodott, ezentúl azonban a minőségnek kell előtérbe kerülni. Én ezt úgy pontosítanám, hogy a minőségnek és a mennyiségnek mindig harmóniában kell lenni! Az egyik a másik rovására nem befolyásolható következmények nélkül. Így van ez a vasúti személy- és áruszállításban is. Felmerül azonban a kérdés: vajon beszélhetünk-e minőségről a vasúti technológiában? Hogyan kell ezt értelmezni, mik a minőségi munka feltételei? Ezekre a kérdésekre most Budapest két legnagyobb vontatási főnökségén kerestünk választ.

Sok az eltékozolt idő

Az áruszállítási folyamatokhoz a ferencvárosi vontatási főnökségnél szervesen kapcsolódik az utazó- és kocsiszolgálat, valamint a motorműhely dolgozóinak tevékenysége. *Horváth Lajos*, a főnökség fiatal vezetője e hármas tagozódás alapján fejtegeti a mennyiség és a minőség összefüggéseit, tényeit, az előrehaladás perspektíváját.

— *Nálunk a minőség fokmérője elsősorban a biztonság.* Az utóbbi tíz évben egyre szigorúbbak lettek a műszaki követelmények, a munkafegyelemmel kapcsolatos előírások. Az elmúlt években az utazószemélyzet összetétele megváltozott. 1979-ben 36, tavaly pedig 21 mozdonyvezető ment nyugdíjba. Helyettük fiatalok jöttek, akik természetesen még nem rendelkeznek annyi szakmai tapasztalattal, mint az idősebbek. A gyorsabb ütemű villamosítás miatt több motorvezetőt kellett átképezni, villamosmozdony-vezetői tanfolyamra küldeni. Addig természetesen másoknak kellett helyettük dolgozni. Most már több mint száz mozdonyvezetőnek két vizsgája van. Ez könnyíti a vezénylők dolgát, mivel az említettek dízel- és villamosmozdonyt is vezethetnek.

— *Mit értünk az utazóknál a mennyiség és a minőség fogalmán?*

— Az előbbin azt értjük, hogy milyen a vontatójárművek kihasználása, mennyi a mozdonyok forgalomban töltött ideje. A cél az, hogy kevesebb legyen a személyzetre várás és a műszaki hiba. *A minőséget elsősorban a gazdaságos üzemeltetés határozza meg.* Ezzel függ össze a javítási és műszaki kezelési idők csökkentése is. *Arra kell törekedni, hogy az utazó személyzet a szolgálati idő legnagyobb részét a mozdonyon töltse*, aktív munkát végezzen. Ez sajnos a gyakorlatban még nem valósult meg. Ferencvárosban óráról-órára változik a forgalmi helyzet, ezért rabszódikus a mozdonyszükséglet. Előfordul, hogy egyszerre tíz gépet is kér a forgalom. *Az utazók idejének nagy része vonatra, vagy gépre várással telik el, sok a készenléti órák száma, magyarul: az eltékozolt idő.*

Ezek után természetes a kérdés: Törvényszerű-e, hogy ezen évek óta nem lehet változtatni? Nincs kiút, megoldás?! Annyira gazdagok vagyunk, hogy nem is kell törődnünk a munkaerő hasznos foglalkoztatásával? Minden bizonnyal nem erről van szó.

Horváth Lajos vontatási főnök kifejtette, hogy miképpen lehetne ezt a „betegséget" orvosolni. A „gyógyszer" neve egyetlen szó: szervezés. *Erről a nálunk már elkoptatott, agyonhasznált kifejezésről azonban még mindig csak beszélünk.* Tudjuk, mit kellene tenni. Például összehangolni a forgalom és a vontatás cselekvéseit, az igazgatósági irányítók és a mozdonyfelvigyázók munkáját, a szakszolgálatok tevékenységét. *A régi beidegzett, megcsontosodott szokások azonban még mindig léteznek.*

Leállítani a motort

— Lényeges változás a vasúti technológia minőségében csak a szakszolgálatok együttes akaratával, összehangolt cselekvésével képzelhető el. Ez a törekvés az üzemfőnökségeken valósulhat meg igazán. Ha Ferencváros üzemfőnökség lesz, talán én is jobban érzem majd, hogy kevés a sarus, mert a forgalom gondja akkor már a vontatás gondja is — jegyzi meg *Horváth Lajos.*

A jobbító szándéknak, a tökéletesebb, gazdaságosabb munkára való törekvésnek azonban már vannak kedvező jelei. Az üzemanyagfogyasztás csökkentésére például több intézkedést tettek. Az üzemeltetéssel foglalkozó valamennyi középvezetőt az idén továbbképző tanfolyamra küldik. Ennek célja az, hogy megismertessék a gazdaságos utazás feltételeit. Tökéletesítették az üzemanyagmegtakarításért járó prémiumrendszert, amelynek lényege a személyes érdekeltség megteremtése. Egy „Szergej" üresjáratban óránként 26 kilógramm olajat fogyaszt. *Most már adottak a technikai feltételei* (például a jó akkumulátorok) *annak, hogy a hosszadalmas, jelzők előtti várakozások alkalmával a mozdonyvezető leállítsa a motort. Sajnos, erre még aligalig akad példa.*

— Pedig ezzel több üzemanyagot lehetne megtakarítani, mint az egyéb, kíméletes vezetési módszerekkel együttvéve — állapítja meg a főnök.

Persze, ezt a forgalmi személyzet segítsége nélkül nehéz megvalósítani. Közölni kellene ugyanis a mozdonyvezetővel, hogy előreláthatóan mikor várható az indulás.

A forgalmi szolgálat sokat tehetne azért is, hogy ne ácsorogjanak indokolatlanul a mozdonyok és ne kezeljék későn a jelzőt. Egy szerelvény lefékezése, majd felgyorsítása rengeteg üzemanyagot emészt.

— Gyakran hallom a forgalmistáktól, hogy a mozdonyvezető már megint elaludt a mozdonyon, amíg a szabad jelzésre várt — folytatja *Horváth Lajos.* — Én azt szoktam erre mondani, hogy tíz órás szolgálat után, fáradtan üljön le egy székre éjszaka a szobában, és feszülten figyeljen a falon egy pontot ötvenhatvan percig. Biztos vagyok abban, hogy hamarosan elalszik.

Javítás — felelősséggel

— *Mit tehetnek a mozdonyjavító műhely dolgozói a minőségért?*

— A mozdonyvezető-jelöltek gyakorlati kiképzése a műhelyben kezdődik. Amilyen ismereteket szerez ott egy év alatt, olyan mozdonyvezető lesz majd. Nem közömbös tehát az oktatás színvonala. Dízeljavító-műhelyünk technikai felszerelései és a szerelők képzettsége megfelelő. Nemrég vásároltunk egy úgynevezett adagoló próbapadot. *Ezzel az üzemanyagfogyasztást lehet beállítani. Szeretnénk általánossá tenni a jól ismert diagnosztikai módszereket is.* Ennek lényege az, hogy speciális műszerekkel, a gépek szétszerelése nélkül meg lehet állapítani hibát. Ezzel a módszerrel létszámot és sok időt lehet megtakarítani.

A főnökség törekvéseinek helyességét, kedvező eredmények bizonyítják. Az elmúlt évben lényegesen javult például az M62-esek üzemkészsége és több mozdonyt bocsátottak a forgalom rendelkezésére, mint 1979-ben. Az üzemeltetési költség (100 elegytonna kilométerenként) tavaly a tervezetthez viszonyítva 90 fillérrel csökkent, amely több mint 22 millió forint megtakarítását eredményezte. *A fajlagos üzemanyag- és energiafelhasználás 5,4 százalékkal volt kevesebb a tervezettnél.*

Érdemes még megjegyezni azt is, hogy amíg 1979-ben az egy személyre jutó túlóra 166 volt, addig tavaly már csak 156. A tervszerű átcsoportosításnak, az átgondoltabb vezénylésnek köszönhető, hogy tavaly az összes pihenőnapot biztosítani tudták a dolgozóknak.



Vinkler István, a Baross szocialista brigád vezetője, Szabó Károly, Magyar András és Köves Zoltán, a brigád tagjai, egy M62-es dízelmozdony napi vizsgálatát végzik

— *Nem beszéltünk még a kocsiszolgálat dolgozóinak az áruszállítási folyamatban betöltött — minőséget, mennyiséget befolyásoló — szerepéről.*

— A vonatelőkészítés minősége múlik rajtuk — magyarázza a főnök. — Sajnos 30—40 kocsivizsgáló, illetve féklakatos hiányzik. Kirendeltek segítik a szolgálat munkáját. Általában 20—30 perc alatt kell egy-egy vonatot műszaki szempontból ellenőrizniük. Nagy a felelősségük, hiszen munkájuktól függ a szállítás biztonsága.

A mennyiség és a minőség harmóniájának megteremtéséért nagy erőfeszítéseket tesznek a főnökség szocialista brigádjai is. Néhány példát sorol fel ezzel kapcsolatban *Fábián Béla* versenyfelelős.

— *A Nógrádi Sándor* utazó brigád az őszi forgalomban jeleskedett. Három hónap alatt, szabad idejükben 210 vagont tettek üzemképessé. A mozdonyjavító műhelyben a *Budapest* és a Baross *Gábor* ifjúsági brigád jár az élen. Az utóbbi kollektíva tagjai elhatározták, hogy ha a munkaidő végéig nem sikerül kijavítani egy mozdonyt, néhány órát még rászánnak. A Budapest brigád tagjai több szellemi vetélkedőn nyertek már, és tavaly 100 ezer forint értékű társadalmi munkát végeztek a ferencvárosi művelődési házban.

Kaszala Sándor

Mennyit ér ma a jobb munka?

A *Hámán Kató vontatási főnökségnél* készített elemzés alapján könnyű válaszolni arra a kérdésre, hogy miként viszonyul egymáshoz helyesen a munka mennyisége és minősége.

— *Vontatójárműveink 1980-ban az előző esztendeivel lényegében megegyező szállítási teljesítményt nyújtottak, vagyis 100 elegytonna-kilométer tervünket 101 százalékra teljesítettük, mégis csökkenteni tudtuk az üzemanyag fajlagos felhasználását, méghozzá úgy, hogy mozdonyaink üzemeltetési költsége csaknem az előző évi szinten maradt* — magyarázza *Barta László* vontatási főnök, miközben *Horváth Ferenc* vezető mérnök elénk teszi az összesített, önértékelő adatokat. A mozdonyok üzemkészsége és üzembiztonsága is sokat javult.

Tudnak számolni

Amit ezek után megtudtunk, az azt is jelenti, hogy a munka minőségének javulása *akár pénzben is kifejezhető.* A költségek — köztük például a pótalkatrészek — tavaly drágultak, de a munka jobb szervezése, ésszerűsítése ezt ellensúlyozni tudta. A szén tonnája a múlt év elején a korábbi 720 helyett 1200 forintba, majd július 1-től 1310 forintba került. A dízelmozdonyok üzemanyaga — a gázolaj — különkénti ára 4,40-ről 5,87-re, majd az év közepén 7,98-ra emelkedett. A villamos mozdonyok energiáját adó áram előbb 65, majd 80 fillér volt kilowattonként, szeptembertől pedig már 90 fillérbe került. *Az üzemeltetési költséget növelték a bérintézkedések hatásai is,* ide sorolva a január 1-től esedékessé vált 24 százalékos közterhet, ami az első negyedévi tervben még szintén nem szerepelt.

Ilyen körülmények között sikerült a Hámán Kató vontatási főnökség kollektívájának a fajlagos üzemeltetési költségek 1980. évi tervét 99,3 százalékra teljesíteni, vagyis jó munkával, gondos szervezéssel, hatékonyabb gazdálkodással ellensúlyozni tudták az árak emelkedését.

— *Okosabbak, rutinosabbak lettek a mozdonyvezetők, a lakatosok, a szerelők és a többi szakma képviselői is* — jegyzi meg a vezető mérnök, majd újabb adattal támasztja alá szavait:

— *Az elmúlt évben 83 újítási javaslatot nyújtottak be főnökségünk dolgozói, az előző évi 45 javaslattal szemben. A bevezetett újítások száma is hasonló mértékben, azok gazdasági eredménye pedig több mint háromszorosára —, negyedmillió forintra — nőtt, az előző évihez képest.*

Kisebb fogyasztással

Szembetűnő javulás mutatkozik a dízelmozdonyoknál, különösen, ha azok üzembiztonsági, szállítási és üzemanyag-felhasználási adatait vizsgáljuk. Ezek a tervezett *100 elegytonna-kilométert* több mint félmillióval túlteljesítették, s a többletszállítás ellenére *300 000 kilóval kevesebb gázolajat fogyasztottak, mint az eredetileg tervezett mennyiség.* A gőzmozdonyok szénfelhasználása is igen takarékosnak számít a maga nemében — a szállítási teljesítményhez és a tervezett menynyiséghez képest —, a gőzösök száma azonban már egészen elenyésző a korszerű vontatójárművekéhez mérten. Végső soron azonban a gőzmozdonyok utazó- és karbantartó személyzete is hozzájárult ahhoz, hogy *az üzemanyag-megtakarítás címén kifizetett jutalom összege az 1979. évi 383 730-ról tavaly 701 052 forintra, a teljesítményprémiumok összege 206 333-ról 639 900 forintra. az ősziforgalmi jutalom 155 400-ról 210 400 forintra emelkedett a főnökségnél.*

Ez a felsorolás még mindig nem teljes, hiszen a különböző jutalmak összege tavaly meghaladta a kétmillió forintot, amelyből egy dolgozóra átlagosan 2500 forint jutott.

— *A munka minőségi javulását tükrözi ezenkívül a balesetek, illetve az abból származó károk és a fegyelmi mulasztások folyamatos csökkenése* — mondja a főnökség vezetője, hozzátéve azt is, hogy bár a fegyelem a korábbi időszakhoz képest sokkal jobb, de még mindig nem kielégítő. *A további előrelépésért sokat tesz a főnökség 30 szocialista brigádja,* amelyekbe 337 dolgozó tartozik.

— *Elért eredményeink nagy részét is nekik köszönhetjük* — jelenti ki Barta László, majd név szerint sorolja azokat, akikre mindenkor számíthatnak. Közéjük tartozik például a díjeljavítóknál *Papp Zoltán* csoportvezető és tízfőnyi gárdája, a Nyugati motorszínben *Szalai János* és emberei, akik V1-es és V2-es javításokat végeznek, a mozdonyvezetők közül *Joó László* és még jó néhányan, akiknek a nevét hosszan sorolhatnánk.

Csak így, ezután is

A főnökség vezetőivel folytatott beszélgetés után a beosztottak körében is megkérdeztük, hogy mit kell tenni szerintük a mennyiség és a minőség még jobb összhangjának a megteremtéséért. A legtöbben azt felelték, hogy *folytatni kell a tavaly elkezdett utat.* Mások konkrétabban arra utaltak, hogy a *legjobb* hatásfokkal üzemelő M41-es dízelmozdonyok számbeli növekedése magába rejti a még jobb minőségi eredményeket. A mozdonyvezetők közül többen az azonos gépre beosztottak üzemanyag-fogyasztásának mérésétől reménnek több megtakarítást, majd egy fiatal mozdonyvezető — *Goller András* — ezt mondta:

— *Arra is szükség van, hogy a tapasztaltabb kollégák ne rejtsék véka alá szakmai tudásukat. A kezdők pedig ne restelljenek tőlük kérdezni. Ennek használt a saját munkámban, a kétéves pályafutásom alatt szerzett véleménycserék alapján is nagyra értékelem . . .*

Kovács József



Horváth István, a Baross Gábor és Molnár István, a Budapest szocialista brigád tagja dugattyú- és hajtóművizsgálatot végez egy M43-as dízelmozdonyon
(Laczkó Ildikó felvételei)

Szeged nyugati kapuja:

Kiskundorozsma állomás

A fővárosból — vasúton vagy közúton — Szegedre tartó utas útja a kiskundorozsmai vasútállomás szomszédságában kiépült iparkörzet mellett vezet el. E terület Szeged fontos része, mondhatnánk a város nyugati kapuja, amely állandóan fejlődik. Az ide kitelepült üzemek előbb-utóbb kapcsolatba kerülnek a vasúttal is, hiszen a működésükhöz szükséges alapanyagok, illetve az itt gyártott félkész vagy késztermékek elszállítása leginkább a vasútra vár.

Leadási állomás

Az elmúlt év végén az *Alföldi Bútorgyár* épített itt iparvágányt, s a tervek szerint a következő iparvágányos a hódmezővásárhelyi közúti építő vállalat lesz, amely a kiskundorozsmai állomáshoz közeli telepről látja majd el az épülő E5-ös autópályát anyaggal. A Volán szintén az állomás szomszédságában tervez egy konténerleadási állomást kiépíteni, s darabáru részlegét is szeretné a Szeged-Tisza pályaudvarról ide telepíteni. Rajtuk kívül még egy sor vállalat tervez jelentős beruházást a körzetben.

Kézenfekvő tehát a kérdés: *milyen szerepe van Kiskundorozsma állomásnak a vasúti áruszállításban?* Erre kerestünk választ a helyszínen, ahol *Budai Sándor* állomásfőnök készségesen válaszolt a kérdéseinkre.

— *Állomásunkat leadási állomásként tartják számon. Ez így igaz, hiszen áruforgalmunk közel 90 százaléka a leadásból tevődik ki* — kezdte a beszélgetést Budai Sándor állomásfőnök. — *Természetesen ez nem azt jelenti, hogy munkánkban elhanyagoljuk az árufeladást, — azzal is megfelelően foglalkozunk. Az iparkörzet vonzása egyértelműen meghatározza feladatunkat.*

— Hogyan zárták az elmúlt évet?

— Tavaly 6540 vasúti kocsiban 87 ezer 500 tonna árut indítottunk útnak. Talán érdemes megismerkedni a jelentősebb fuvaroztató vállalatokkal. *Legnagyobb közülük a gumigyár, amely főleg exportra szállít különböző gumiárukat és a nagy keresletnek örvendő hidrotömlőt, amit a kútfúrásokhoz használnak fel.* A HÓDGÉP tavaly mintegy ezer vasúti kocsit rakott meg állomásunkon mezőgazdasági géppel. A rendfelszedő, a trágyázógépeket leginkább belföldre és Bulgáriába továbbítottuk. *Sajnos, év végén nem tudtunk elég kocsit biztosítani a szállításaikhoz.* A ZÖLDÉRT zöldség-gyümölcs szállítása, a MÉH ócskavasfeladása jelentős. De rendszeresen munkát ad a BUDALAKK, a NÍVÓ Ktsz, amely gyermekbútorokat és játékokat küld nyugati megrendelőinek.

— Hogyan alakult a leadási forgalom?

Sokat javult a rakodási készség

— Ez meghatározó munkánkban — kapcsolódik a beszélgetésbe *Rabi Józsefné* kereskedelmi állomásfőnök-helyettes. — *Huszonhárom és fél ezer kocsiban 944 ezer tonna árut fogadtunk.* Állomásunkra tavaly 519 irányvonat futott be, ebből 331 a DÉLÉP-é volt. Azt hiszem, ez a szám is érzékelteti, hogy legnagyobb fogadó vállalatunk a DÉLÉP. A házgyár anyagellátására 9774 vagon sóder érkezett, ami egyaránt nagy feladatot rótt a vasutasokra és a gyár dolgozóira. A közúti építő vállalat részére szintén irányvonattal érkezett az alapanyag, amit a környék úthálózatának javításához használt fel. A DEFAG-nak a rönkfa és deszka, a Szegedi Magas- és Mélyépítő Vállalatnak bányakavics, az AGROKER-nek a különféle mezőgazdasági gépek ide szállítása volt jelentős —, hogy csak a legnagyobbakat említsem.

— Milyen a vállalatok rakodási készsége?

— *Az utóbbi időben sokat javult* — folytatta Rabiné. — A DEFAG részére érkezett 2508 kocsinak mindössze 3,22 százalékát rakták ki késetten. Igen jól rakodik a DÉLÉP is, hiszen 9774 rakott kocsijából a késettek aránya 6,21 százalék volt. De ide sorolható az AGROKER is. A többi vállalat is elfogadhatóan dolgozik. Erre utal az is, hogy a négy évvel ezelőtti *3 millió forintos kocsiálláspénzüket tavaly 1,6 millióra szorították le.*

Ebben nagy szerepe van annak, hogy a vállalatokkal igen jó kapcsolatot alakítottak ki. Naponta kölcsönösen felkeresik egymást, s egyeztetik munkájukat. A vasúti kocsik gyors ki- és berakása, a kocsitartózkodás csökkentése érdekében együttműködési megállapodást kötöttek a DEFAG-gal és a DÉLÉP-pel. *A vasutasok a kocsik gyors és megfelelő helyre történő beállításával, vagy kihúzásával a vállalatok pedig a rakodások megszervezésével segítik e megállapodás teljesítését.* Ugyancsak eredményesen működik a MÁV—VOLÁN komplexbrigád, amely tavaly kategóriájában első lett az igazgatóság területén. Ez azért is jelentős, mivel a Volán tavaly 4 ezer kocsit kezelt.

Túlóra nélkül

— Hogyan győzik a munkát?

— Eddig sikerrel helytálltunk — vette vissza a szót az állomásfőnök. — Állomásunk létszáma 63. Kocsirendezőből négy, míg váltógondozóból egy hiányunk van. *Ennek ellenére 1975 óta túlóra nélkül teljesítjük feladatainkat.* Dolgozóink, ha a szükség úgy hozta, végzettségre való tekintet nélkül, bármilyen munkakörben dolgoztak. Igaz, így is előfordult, hogy a 424-es tartalékgépünket tavaly felváltó M 31-es mellett csak egy plusz két fő tolatott. Az üzemek kiszolgálása az állomási rakodóterület mellett iparvágányon történik, ezeket naponta háromszor szolgáljuk ki. Sok munkát ad az állomási tolatás, a vonatrendezés, s az innen induló vonatok összeállítása.

— Ez évi feladataikról is hallhatnánk valamit?

— Napjainkban legfontosabbnak az előszállítást tekintjük. A tervek szerint, *csupán a DÉLÉP részére, március végéig közel százezer tonna áru érkezik.* Úgy gondolom, érdemes megemlíteni egy legutóbbi kezdeményezést. Nevezetesen azt, hogy a DÉLÉP a házgyári elemeket vasúton szállítja a fővárosba. *A MÁV 36 kocsit alakított át ilyen célra,* s egy-egy szerelvénnyel egyszerre tíz lakást tudnak elszállítani. A lakáselemek vasúti szállítása november 30-án indult meg. A bérelt vonaton szállítják azokat a konténereket is, amelyekben a házgyári lakások felszerelései vannak. S talán nem érdemtelen megemlíteni a vonal villamosítását, ami részünkre is többletmunkát ad majd.

Szocialista módon

A kiskundorozsmai vasutasok helytállnak a szocialista brigádmozgalomban is. Az állomáson dolgozó 3 forgalmi brigád mellé az elmúlt évben megalakult a nőkből álló negyedik kollektíva is. Közülük a *Petőfi* és a *József Attila* nevét viselő brigádok a legeredményesebbek, itt a legjobb a brigádszellem.

A dorozsmai vasutasok tavaly társadalmi munkában is jeleskedtek. A vállalt ezer társadalmi munkaóra helyett 1450-et teljesítettek: *csinosították az állomás környékét, parkosítottak, iskolát, szociális otthont patronálnak,* s ha kell, szabadnapjukon az önkezelési kocsikat is kirakják. Segítik egymást a munkában és a tanulásban is.

Gellért József

Szombathely állomásfőnöke mondja:

Messziről megismerik a mi vonatunkat...

Szombathely állomásfőnöke, *Müller László* éppen a szakszervezeti bizalmi testület előtt elmondandó beszámolójára készült, amikor felkerestük irodájában.

— *A bizalmiak írásban megkapták az 1980. évi munkánkról szóló jelentést* — mondotta —, *így vitaindítómat munkánk főbb jellemzőinek értékelésére összpontosíthatom.*

— Mi az, amit elsősorban kiemel majd a bizalmi testület előtt?

— A múlt évi munkánk egyik legfőbb eredményeként a berakott árutonnatervünk teljesítését értékelhetjük. *A 252 ezer tonnás célkitűzést 256 ezer tonnára teljesítettük, bár nem vagyunk nagy tömegárufeladó állomás.* A pehelykönnyű Hungarocelltől és a bútortól a vagonokban nagy helyet elfoglaló boronákig és ekékig nagyon sokféle ipari terméket kell továbbítanunk. *Nagyon élénk fuvarszervezői tevékenységet kellett kifejtenünk ahhoz, hogy növekedjenek a feladások.*

A kocsiigények Szombathely állomáson is a múlt év végére torlódtak, de ekkor már a kontingensek meghatározásával szigorú kocsigazdálkodást, „sorbanállást" kellett bevezetnie az igazgatóságnak. *Az őszi forgalom időszakában naponkénti operatív szervezés mellett végezték a kocsik kiállítását* és különösen nehéz feladatot jelentett a kocsiállások csökkentése, a 23 iparvágány gondos kiszolgálása.

— *Szólnom kell arról is* — folytatta Müller László —, *hogy bár javult a fegyelmi helyzet, mégsem lehetünk elégedettek. Ugyanez áll a baleseteik alakulására is.* Az üzemi baleseteink száma 19-ről 14-re csökkent és az előző évi 333-mal szemben, csak 142 kiesett munkanap terhelte állomásunkat. Romlott azonban a tárgyi baleseti helyzetünk, *mert 1980-ban egy második és 12 harmadik csoportú baleset terhelte állomásunk dolgozóit.* Sokat kell tennünk még azért, hogy javítsuk a munkamorált, hogy minimumra csökkenjenek a minőségi munkavégzést akadályozó körülmények.

— *Az idén ebben többet várunk szocialista brigádjainktól* —, mondotta az állomásfőnök. — *Fokozottan kell törekedniük arra, hogy a közösség nevelő erejével is segítsék fegyelmi helyzetünk megszilárdítását.* Ugyanakkor elismeréssel szólhatok azokról az eredményekről, amelyeket az őszi forgalmi verseny során értek el szocialista brigádjaink. Különösen jó munkával hívta fel magára a figyelmet a raktári *József Attila*, a vonatkíséret *Kilián György*, a poggyászraktár *Mező Imre* és és a rendezői *Baross Gábor*, valamint a rakodógépeket karbantartó műhelyünk *Ady, Petőfi* és *Marx* szocialista brigádja.

— Hogyan értékeli a személyszállítás múlt évi alakulását? — kérdeztük.

— *Növekedett a naponta bejáró munkások száma és különösen megemelkedett Szombathely idegenforgalma. Állomásunkon ezért a jegykiadástól a személykocsik tisztaságáig és a vonatok menetrendszerű indításáig nagy gondot fordítottunk a kulturált utazás feltételeinek biztosítására* — válaszolta Müller László. — *Elmondhatom, hogy panaszmentesen bonyolítottuk le a nyári idegenforgalmat, bár a pályafelújítások miatt több irányban is átszállással, vonatpótló autóbuszokkal ment a személyforgalom. Arra pedig különösen büszkék lehetünk, hogy a budapesti pályaudvarokon messziről megismerik, melyek a szombathelyi vonatok.* Nem a feliratról, hanem a tisztaságukról. Kívülről a kocsimosó gépünkkel most, télen is takarítjuk a kocsikat. A belső tisztaságról pedig a 60 főnyi kocsitakarító gárdánk gondoskodik, nagyon szervezett munkával. Ezt az elért jó színvonalat megtartani, erősíteni akarjuk az idén is.

— Mi a legnagyobb gondja az állomásfőnöknek most, a bizalmi testületi ülés előtt?

— *A bérhelyzetünk alakulása. A fizikai állománycsoportban 47161 forint volt a múlt évi átlagbér, míg a nem fizikai állományban, 56 439 forint.* Eddig ez így rendben is lenne, csakhogy a fizikai állományba tartozó utazóknál valóságos „rekordot" — 67 342 forintot értünk el. Utazólétszámunk a korábbi 400—450-ről már 150-re csökkent, s így természetesen nem is 191 órát dolgoznak havonta. Távolléti óraátlaguk már jóval meghaladta a 300-at. *A sok túlóra és a kifizetett pihenőnap nagyon megemelte a keresetüket.* Ez önmagában még nem volna baj, csakhogy már erővel nehezen győzik vonatkísérőink a fokozott igénybevételt.

Lőrincz János

CIKKÜNK NYOMÁN

Meleg lesz a váróteremben

Lapunk január 12-i számában *„Széngáz van, meleg nincs"* címmel cikket közöltünk, amelyben Kisvárda állomás váróteremének fűtését tettük szóvá. A cikkel kapcsolatban *Erdőhegyi György*, a debreceni igazgatóság építési és pályafenntartási osztályának vezetője a következőket válaszolta:

„Kisvárda állomáson a váróterem fűtésére szolgáló tűzlégkalorifer korábban koksszal üzemelt. *Takarékossági szempontból azonban a kokszot brikettel helyettesítettük.* Ez kezdetben nem okozott gondot, mert enyhe volt a tél, és a kalorifer elemeinek tömítése megakadályozta a széngáz kiszivárgását.

Az idén — a szigorú tél miatt — a brikett már alkalmatlannak bizonyult. Ezért ismét engedélyeztük a koksztüzelést. Nyáron cserépkályhát építünk a váróterembe, és a jövőben már ezt üzemeltetjük. A VI. ötéves tervben egyébként a felvételi épületbe központi fűtést szerelünk, amely véglegesen orvosolja a gondokat."

Debreceni vasutas munkásőrök

Helytállnak a munkahelyen és a közéletben is példát mutatnak

A munkásőrség debreceni városi egysége a közelmúltban tartotta ünnepi gyűlését, amelyen értékelték többek között az elmúlt évi munkát és a szocialista versenymozgalmat, majd meghatározták az idei legfontosabb teendőket. Az egységgyűlésen a debreceni vasútigazgatóság pártbizottságának munkásőregységét a példamutató munkásőrállományok közé sorolták.

— *Kiemelten foglalkozunk munkásőreink erkölcsi-politikai megbecsülésével és az utánpótlással* — mondotta *Fábián Andor*, a debreceni vasúti pártbizottság titkára. — *Tartjuk a kapcsolatot a leszerelt munkásőrökkel is, közöttük sok a társadalmi aktivista, a közéleti ember.*

Jó a kapcsolatuk a munkásőrség városi egységével. Gyakran találkoznak *Szücs Imre* egységparancsnokkal, egyeztetik teendőiket. Az alegységek fórumain a gazdasági és társadalmi vezetők mindig jelen vannak.

A vasutas munkásőrök közéleti szerepléséről sok társadalmi munka fémjelzi. Fábián Andor hosszan sorolja azoknak a neveit, akik élen járnak a munkában és a kiképzésben is. Közéjük tartozik *Asbóth János* pb-tag, aki a szocialista versenymozgalomban első helyezést elért munkásőrbázis alegységparancsnoka. *Erdei László*, az igazgatóság személyzeti és oktatási osztályának munkatársa a városi egység törzstagja lett. *Baranyai Lajos* ugyancsak az igazgatóságon dolgozik, ügyintéző. Több munkásőr-kitüntetés tulajdonosa, nemrég kiváló parancsnok lett.

Ugyancsak elismerően nyilatkozott a párttitkár *Megyeri Gyula* menetirányítóról, *Tóth Sándor* esztergályosról és *Buzás Attila* gépjárműügyintézőről, akik élen járnak a gazdasági és a társadalmi munkában egyaránt.

A debreceni vasutas munkásőrök ápolják a kapcsolatot az MHSZ helyi szervezeteivel és az önkéntes rendőrökkel is.

Dévényi Gyula

ELVESZETT A PÉNZTÁRCA, MEGTALÁLTA A JEGYVIZSGÁLÓ

Szollár István tapolcai lakos a közelmúltban Sümegre utazott a 7524-es számú vonattal. Amikor leszállt, az állomáson észrevette, hogy pénztárcája, amelyben 1150 forint volt, a vonaton kicsúszott a zsebéből. *Kovács József* jegyvizsgáló, celldömölki lakos megtalálta, és a tárcában lévő okmányok alapján — a pénzzel együtt — elküldte a tulajdonosnak.

Bognár Károly

125 éves a bécs—győri vasút (3.)

SOKÁIG NEHÉZ KÖRÜLMÉNYEK KÖZÖTT

A MÁV a felszabadulás után a személyforgalom nagy részét sokáig teherkocsikból összeállított szerelvényekkel bonyolította le. Győrben is teherkocsikból átalakított „E" sorozatjelű szükségszemélykocsikat állítottak üzembe. Ezek a kocsik legtovább a munkásvonatokban közlekedtek.

Egy ideig a régi gyorsáruraktár látta el Győr egész darabáru-forgalmát, mivel a teheráruraktárak a légitámadások során elpusztultak. Az első új teheráruraktár 1949-ben épült fel. Ezzel lehetővé vált, hogy a gyorsáruraktár egy részéből a vasutasok, nagyrészt társadalmi munkában, kialakítsák a vasutaskultúrházat. Abban az időben ez volt a város legnagyobb előadóterme. Az 1950-ben felavatott kultúrházban fúvószenekar, színjátszócsoport, énekkar működött és ott kapott helyet a könyvtár is.

A fejlődés első szakasza

Győr iparának fejlődése egyre nagyobb feladatot hárított a vasútra a személyszállításban is. *A reggeli, déli és esti műszakváltások idején, minden vonalról hosszú munkásvonatok érkeztek a személypályaudvarra.* 1948-tól például a személypályaudvar és a reptéri csavargyár között különvonatot állítottak forgalomba a vagongyári munkások szállítására. A váltásoknak megfelelő menetrendben, naponta három vonatpár közlekedett.

A megnövekedett utasforgalmat az ideiglenesen helyreállított győri felvételi épület alig volt képes lebonyolítani. Ezért már 1954-ben megkezdték az új épület munkáit, melyet 1958. augusztus 10-én *Kossa István* közlekedés- és postaügyi miniszter avatott fel. 1959-ben átépítették és meghosszabbították a szigetperonokat, korszerűsítették a személypályaudvar vágányhálózatát, s megépítették a VIII. vágányt.

Meggyorsult a vonatforgalom

Győr állomáson 1964-ig helyszíni állítású váltók voltak, csupán váltózárral biztosítva. Így a váltókkal a jelzők nem voltak szerkezeti függésben. Az állomás területét térfelvigyázói körzetekre osztották, 12 őrhellyel; egymást váltva 61-en látták el a váltóőri térfelvigyázó szolgálatot.

Nehéz feladatot jelentett a rendelkező forgalmi szolgálattevőnek a forgalom irányítása, az őrhelyek munkájának összehangolása és ellenőrzése. Hasonlóan nehéz volt a szolgálat ellátása a térfelvigyázók és váltóőrök számára is, hiszen a közlekedés biztonsága csupán éber, utasításszerű munkájukon múlott. Ezzel a rendszerrel *egy vonat bejárati, vagy kijárati vágányútjának elkészítéséhez átlag 15—20 percre volt szükség.* Emiatt egymást követték az engedélyre várások, illetve a jelzőnél való feltartóztatások.



V. 40. sorozatú Kandó villamosmozdony

Előítéletek nélkül

Fórum Tuzséron a hátrányos helyzetű dolgozók részvételével

Köztudott, hogy több helyen, különösen az építési és pályafenntartási főnökségen ma már a cigányszármazású dolgozók jelentik a biztos munkaerő-utánpótlást. A legtöbb ember, sőt sok esetben a gazdasági és a társadalmi vezetők is, ha a vasútnál dolgozó cigányok problémáiról, iskoláztatásáról esik szó, bizonyos előítéletekből kiindulva csak legyintenek, sőt a rájuk fordított időt, türelmet, elfecsérelt pazarlásnak tartják. Tény, hogy a cigány munkavállalók nagy része magatartásával, életmódjával, s legfőképpen rossz munkafegyelmével rá is szolgált az előítéletekre, de hogy az általánosítás mégse állja ki minden esetben a gyakorlat próbáját, arra jó példa a debreceni építési főnökség.

A bizalomért helytállást várnak

A főnökségen a cigányszármazásúak aránya meghaladja a 10 százalékot, *sőt a tuzséri 3. számú építésvezetőség dolgozóinak mintegy kétharmada kerül ki ebből a hátrányos helyzetű rétegből.* A főnökség vezetői 1977-től fordítanak nagyobb figyelmet problémáikra. Enélkül aligha érhették volna el éveken keresztül a kiváló főnökség címet.

Széles Károly igazgatótól, a fórum előadójától tudtam meg, hogy a főnökségnél van már 8—15 éve együtt dolgozó cigány kollektíva is. A főnökség vezetője a mintegy száz cigány dolgozó előtt ezúttal kritikusan értékelte a hátrányos helyzetű brigádok tevékenységét. Mint mondta:

— *Helyenként még sok az igazolatlan vagy igazolt hiányzás, gyakori a munkahelyi vagy a munkakezdés előtti italozás. Sokan előszeretettel megkerülik a szolgálati utat. Ilyen hozzáállással nehéz jó munkát végezni. Mi bizalmat adunk mindenkinek, minden megkülönböztetést, előítéletet igyekszünk kiküszöbölni. A főnökségnek, a vasútnak nem arra van szüksége, hogy a területén „kiteleljen", vagy csak a „családi pótlékért" dolgozzon valaki, hanem arra, hogy szakmailag jól képzett, fegyelmezett vasútépítő-munkássá váljon.*

Ezt mindenkitől elvárják a debreceniek. Hiszen a cigányszármazásúak is ugyanolyan szociális ellátást kapnak, mint a többi dolgozó. Munkásszállásuk színvonala is hasonló, s a teljesítmény-követelmények is azonosak. Három éve pedig a hosszabb ideje náluk dolgozó cigányok bevonásával, a gazdasági vezetés és a szakszervezeti bizottság aktivistáinak segítségével hozzáláttak az analfabétizmus felszámolásához. Erre a célra a téli holtszezont használták, illetve használják fel. *Ennek eredménye, hogy 23 cigány munkatársukat a tuzséri általános iskola tanárainak bevonásával megtanították a betűvetésre, sőt közülük már 19-en a harmadik, negyedik osztályt is elvégezték.* Öt hátrányos helyzetű dolgozójuk a 8 általános iskola elvégzése után sikeresen befejezte az isaszegi előmunkás-tanfolyamot. Fegyelmezett munkájukért többen megkapták már a kiváló dolgozó kitüntetést. A nagycsaládosok között összesen 49 ezer 200 forint szociális segélyt osztottak szét.

Önkritikus, kemény szavak

Széles Károly igazgató értékelése után a fórum részvevői őszintén elmondták véleményüket. Érdemes ezek közül *Szőke II. József* tuzséri előmunkás szavait idézni:

— *Én is csavargó életet éltem sokáig, de vezetőim segítségével változtatni tudtam, amiért köszönettel tartozom.* Nem volt könnyű, de nem bántam meg, s jelenlegi brigádomból is többen az én biztatásomra kezdtek el iskolába járni. Sajnos a cigányok közül még sokan csak a 10—11 gyerekre, a rossz lakáskörülményekre hivatkoznak, s várják a segítséget, de ha a fizetést megkapják, első útjuk a kocsmába vezet. Sokukkal egy hétig sem találkozunk a munkahelyen. *Olyan is előfordul, hogy a másfél ezer forintért megvásárolt tüzelőjegyet feleáron eladják, csakhogy legyen mit eldorbézolni, s közben a család otthon fagyoskodik.*

A felszólalók többsége nem személyes problémáit tette szóvá, hanem a cigány közösségek beilleszkedéséről vagy a főnökség munkájáról mondta el tapasztalatait. A Szőke és Jónás családok törzsgárda vasútépítői mellett a fiatalok is hallatták szavukat. *Lakatos József* debreceni előmunkás a bánásmódot kifogásolta. *Nagy Gusztáv* pedig a következőket mondta:

— Volt rá példa, hogy vezetőink külső munkahelyre küldött azzal, hogy szerszámot majd ott kapunk. A raktáros azonban kijelentette: *cigányoknak nem ad ki szerszámot.* Nemcsak a mi teljesítménypénzünk lett ezzel kevesebb, hanem a főnökség munkáját is hátráltattuk.

A szemléletet formálni kell

A több mint harminc hozzászóló a főnökség vezetőinek segítségét kérte a meleg ebéddel való ellátás megoldásához, a lakókocsi hiányok, a tisztálkodási problémák, az úgynevezett mozgó brigádok kijelölése hiányosságainak megszüntetéséhez, a gépállomásról kijáró szerelők munkafegyelmének javításához. A továbbtanulók tudati fejlődését mutatja, hogy a felszólalók cigány szocialista brigád megalakítását sürgették, mert mint mondták *„rájuk még jobban ráfér a nevelés".*

A fórum végén a szervezők közül *Sikula László* szb-titkárral és *Dévényi Gyuláné* személyzeti előadóval összegeztük a tapasztalatokat. Mint véleményükből kicsendült; tisztában vannak azzal, hogy ez a fórum nem oldja meg a hátrányos helyzetűek minden problémáját, de a szemléletet azért így is sikerül formálni. Sikula László így summázta az szb rétegpolitikai kezdeményezését:

— *Amit eddig adtunk a hátrányos helyzetű dolgozóknak, már sokszorosan visszatérült. Nemcsak az emberek örömében, műveltebbé válásában, hanem a fegyelmezettebb munkában is. Mint értesültünk róla, a tuzséri iskolában kevesebb baj van azok gyerekével, akik kihelyezett osztályunkban végeztek.*

Orosz Károly

Vágánykorszerűsítés a Keletiben



A Keleti-pályaudvar csarnokának II. és III. vágánya alaposan elhasználódott. A felújítás január végén kezdődött. A munkát az angyalföldi pályafenntartási főnökség I-es pályamesteri szakasza, a budapesti építési főnökség ceglédi kirendeltségének dolgozói végzik. Képünkön a vágányágyazatból kikerült zúzott követ rakják vagonokba

VÁRPALOTA TÖBB ENNÉL:

Középállomás, tizenegy vágánnyal

A *veszprémi körzeti üzemfőnökség* árufuvarozási tevékenységére a sokféleség jellemző. A körzet állomásain az 1980. évi 3 millió 100 ezer tonnával szemben 3 millió 435 ezer tonna árut raktak vagonokba és szállítottak el. A 125 ezer tonnás többletteljesítmény a szervezett és tervszerű munka eredményeként jöhetett létre. Ehhez járult még 3 millió tonna áru érkeztetése is. A teljesítmények ilyen alakulásáról beszélgetünk az üzemfőnökség legnagyobb áruszállítást végző állomásán, — Várpalotán — *Bernáth József* üzemfőnökkel, *Csonka Ernő* üzemegység-vezetővel, *Mészáros Istvánnal*, az üzemfőnök áruszállításért felelős kereskedelmi helyettesével és *Udvardi László* gyári üzemvezetővel, aki vállalatánál a vasúti szállításokat irányítja.

Tonnák milliói

— *Várpalota ipari potenciálja megköveteli, hogy teljes figyelmet fordítsunk az árufuvarozási tevékenységre* — mondja Bernáth József. — *A város szocialista jellege, jelentős szénbányászata, az Inotai November 7. Erőmű és a Péti Nitrogén Művek együttesen igen pontos szervezést kívánnak tőlünk.*

Várpalota, ez a tizenegy vágányos középállomás a tervezett 1 millió 890 ezer tonna helyett 1980-ban 2 millió 7 ezer tonnát szállított.

— *Ez azt jelenti, hogy tavaly 6300 kocsival többet kellett kiállítanunk, mint 1979-ben* — mondja Csonka Ernő állomásfőnök.

— *Partnereink példás fuvaroztatói magatartása elősegítette kitűzött feladataink teljesítését mind az előkészítés és a szervezés, mind a szállítás szakaszában* — teszi hozzá Mészáros István.

Nem hagyható figyelmen kívül, hogy az állomás utóbbi évtizedekben létrejött műszaki fejlesztése, iparvágányainak korszerűsítése lehetővé teszi a kocsik gazdaságos kihasználását. Nemcsak az állomás, hanem a péti gyár iparvágánya is *integra-dominó* biztosítóberendezést kapott.

— A rekonstrukció során a régi gyár mellett felépült Péti Műtrágyagyárral fuvarszervezésben, műszaki-gazdasági képességben is együtt fejlődött a gyári vasútüzemünk — újságolja Udvardi László üzemvezető, aki korábban maga is a MÁV dolgozója volt. — A 27 vágánykilométer, a biztosítóberendezés, a vagonbuktató, a gépi rakodó és a dízelbázis olyan *eszközrendszer*, amely csökkentette a fizikai munkát, és lehetővé tette a teljesítmények növekedését.

Egyenletesen, az igények szerint

A gyári kocsirendezők mozdonyrádiós tolatást végeznek, s ugyanez a helyzet Várpalota állomáson is. Az iparvágányokat grafikonos menetrendszerűséggel, csaknem 100 százalékos pontossággal szolgálják ki. Vonataik átlagos terhelése 1376 tonna.

— *Tizenhat menetrendszerű iparmenet közlekedik naponta* — folytatja előbbi gondolatát Csonka Ernő. — *Ezenkívül többletvonatok is közlekednek, ha a szükség úgy kívánja. Ezeknek a vonatoknak éppen olyan jelentőségük van, mint a fővonalon közlekedő tehervonatoknak.*

A szállítási teljesítményeket a péti gyárban nem jellemzi a szezonszerűség. Az év minden részében, hétvégén és munkaszüneti napokon is *egyenletes a rakodás.* Bár a gyár 120 ezer tonnás rakodótere engedne némi halmozódást, erre a legritkábban kerül sor.

Az egy kocsira jutó mozdítási idő 3,8 perc. A kezelt kocsik számának arányában soha sem szünetel a tolatási munka, illetve ezt csak *jól szervezetten* és nagy odaadással lehet végezni. A kocsikat átlagosan 29,36 tonna áruval rakják meg az elmúlt évben, s ez a 100 százalékos teljesítmény is rendkívül elismerésre méltó.

Kölcsönösen jó a kapcsolat

Egy példa a szervezésre: A régi péti gyáregység csak 80,02 százalékra használta ki a kocsikat, mivel figyelembe kellett venni a kis tengelynyomású vonalakat. Az új gyáregység gépesített rakodóján már 87 százalékos a kocsik kihasználása, s ennek előnye a vonatösszeállításoknál is megmutatkozik.

— *Vonataink 50 százalékát irányvonattal továbbítjuk Várpalotáról* — jegyzi meg Bernát József üzemfőnök.

— Mielőtt az új üzem megkezdte a termelést, a vasútüzemben foglalkoztatott dolgozókat Várpalotára küldtük, hogy *a vasutas dolgozók felügyelete alatt sajátítsák el a fegyelmezett munkát, ismerjék meg az állomás követelményeit a gyárral szemben, és építsék ki személyes kapcsolataikat* — mondja Udvardi László. — Arra is felkészítettük őket, hogy tudják, mikor, kivel beszélnek, mit kérhetnek és adhatnak egymásnak. Mert *csak az ilyen típusú kapcsolat vezethet a zavartalan szállításhoz.*

Valóban, kölcsönösen jó kapcsolat alakult ki valamennyi iparvágányt használó partnerrel. Ennek eredménye esetenként a vágánykölcsönzés, a kocsiválogatás, a vonatrendezés és összeállítás.

Én, te, ő?

Marton János forgalmi szolgálattevő aranykoszorús szocialista brigádot vezet. Immár 23 éve szervezi a forgalmi munkát. *Bakon József* tolatásvezető, *Bugyik András* és *Bugyik Miklós*, a legutóbbi időben kerültek ide, s *Takács László* kocsirendezővel együtt rendezik a vonatokat, a kerti vágányt, a belsőbányát. S ha a forgalom sürget, segítenek a „menetesek" is. Itt ez természetes. *Az én és te helyett a többes szám első személyben fogalmaznak.*

A gyár területén munkálkodik évtizedek óta *Szászi Imre* főfelügyelő, a kereskedelmi főnök helyettese. A legközvetlenebb partnere a gyári vasútüzemnek. Ott van *Ipkovics Istvánné* is, akinek Béke szocialista brigádja már elnyerte a *MÁV Kiváló Brigádja* címet. Számfejtési hibaszázalékuk mindössze 0,25 ezrelék.

Az üzemfőnökségi szervezést követte a szakszervezeti is. *Döme Imre*, az állomás főbizalmija a legszorosabb kapcsolatban áll az üzemfőnökség szakszervezeti bizottságával. Fáradhatatlan, ha munkatársai érdekének képviseletében kell kiállnia.

— *Az állomást már nem annyira terheli a szénmonoxidos levegő, mint korábban. A levegő szennyeződése ellen tett intézkedések védik a dolgozók egészségét. Mindezt orvosi rendelő, legénységszállás és az üzemi konyha szolgáltatásai egészítik ki.*

V. Szabó Béla

Ez a rendszer élt végig a Győr—Hegyeshalom vonalon, erősen korlátozva az állomások és a vonal átbocsátó képességét. Ezért volt nagyjelentőségű Győr állomás biztosítóberendezéseinek megépítése. *1965-ben felépült a két váltótorony, majd a korszerű automatikus forgalomirányító és Integra-Dominó berendezéssel felszerelt rendelkezőtorony.* Ezzel megszűntek az állomáson szétszórt váltóőri szolgálati helyek, az új berendezéssel másodpercek alatt elkészült egy-egy vonat vágányútja, meggyorsult a forgalom.

Ugyanakkor adták át a régi mellett megépített új, kétvágányú Rába-hidat. Ezzel tovább gyorsult a forgalom: *a soproni vonal vonatjai számára meghagyták a régi hidat,* így már nem zavarták a GySEV vonatjai a hegyeshalmi vonal páratlan vonatjainak forgalmát. Ezzel megszűnt a GySEV-elágazás és a Rábahídi őrhely is.

Hegyeshalom korszerűsítése is elkerülhetetlen volt. A határállomáson a háború előtti *32 vágányból csak 11 maradt és elpusztult a gurító, valamint a körfűtőház is.* A fűtőház újjáépítése hamar megtörtént, de a vágányok gyarapítása késett.

Nagyszabású korszerűsítések

A vonal szállítási teljesítményeinek fokozását segítették a nagyobb teljesítményű vontatójárművek. *A gőzvontatást fokozatosan kiszorították a villamos és dízelmozdonyok.* 1972-ben Győr rendező öt tolatómozdonyából már három, M44-sorozatú dízelmozdony volt.

A 125 éves jubileumát ünneplő vonal szállítási feladatai az évek során jelentősen megnövekedtek. Az 1963—1973 közötti *10 év alatt Győr állomás indított személyvonatainak száma 25, a közlekedett tehervonatok száma 38 százalékkal növekedett.* A feladott és elszállított árumennyiség 45 százalékkal emelkedett. Ez a fejlődés jellemezte a vonal egészét is, a helyi forgalom mellett évről-évre nőtt a kelet-nyugati irányú átmenő áruforgalom is.

1974-ben új szociális épületet adtak át. Ebben 300 adagos üzemi konyha, ebédlő, öltöző, fürdő kapott helyet.

A vonali állomások korszerűsítése a hetvenes évek közepén kezdődött. 1975-ben *Horvátkimle* kapott új felvételi épületet. Ugyanakkor megkezdték *Hegyeshalom* átépítését. Villamosították a Rajka—Hegyeshalom közötti vonalat, s a csatlakozó osztrák vonal villamosításával kapcsolatosan átalakították Hegyeshalom vágányhálózatát. Az osztrák fővágány és Hegyeshalom rendező közötti területen maradt bombatölcséreket betemették, s helyükre 3 TEM-vágány épült. Ezzel együtt bekötötték a rajkai vágányt is a rendezőbe. Korábban ide Rajka felől érkező vonat csak a személypályaudvaron keresztül juthatott. *Megépültek az állomás őrhelyei, s kulcsrögzítő berendezéssel látták el azokat.* Felszerelésükkel együtt fényjelzőket kapott az állomás.

A felvételi épületet is korszerűsítették. 1978-ban pedig elkészült az osztrák vonal villamosítása, s megépült a felsővezetéki függés. Ugyanebben az évben önműködő térközbiztosító berendezést helyeztek üzembe Hegyeshalom és Horvátkimle között. Ezt követte a vonal további szakaszán a biztosítóberendezés építése. *Most folyik a munka a Győr—Öttevény közötti vonalon.* Sorra bontják le a föléslegessé vált vonali őrhelyeket, az azokban szolgált vasutasok feladatait átvették a „vasbakterek". A vonal teljes rekonstrukciója egyik lépéseként Lébényben lebontották a történelmi értékű, de már rossz állagú felvételi épületet. A helyébe épített új épületet 1978-ban adták át.

Szervezeti intézkedések

A vasúti munka javítását szolgálja az a szervezeti intézkedés, amely létrehozta a győri körzeti üzemfőnökséget. Munkáját 1980. április 4-én kezdte meg. A vasutasok nyelvén *„Kisalföldi, vagy Rába-parti Vasúti Társulás".* Nagyszentjánostól Hegyeshalom és Rajka állomásokig egy irányítás alá vonja az egész vonalat és az állomásokat.

A 125 évvel ezelőtt Győrig jutott vasút jól szolgálta a város fejlődését. *A 125 év alatt az egykori kereskedőváros az ország harmadik legnagyobb ipari központja lett.* Vasútállomásának napi utasforgalma mintegy 30 ezer. Naponta 18 gyors, 2 sebes, 86 személyvonat közlekedik a győri síneken. A ma közlekedő személyszállító vonatok száma 25 százalékkal haladja meg az 1970-ben közlekedettek számát.

A jubiláló vonal az ország egyik legfontosabb nemzetközi fővonalának egy szakasza. Az évfordulón, 1980. karácsonyán a vonal vasutasaival együtt ünnepelt az utazóközönség. Az utasokat december 24-én az állomásokon üdvözlőlappal köszöntötték.

Lovas Gyula
Kovács László

Vége

Vasút-egészségügyi szakemberek előadásai

Közös ügyünk a fogyatékosok társadalmi beilleszkedése

Tanácskozott a Magyar Rehabilitációs Társaság V. kongresszusa

A *Magyar Rehabilitációs Társaság* a rokkantak nemzetközi éve alkalmából január 22-től 24-ig tartotta V. kongresszusát, amelyen részt vettek és előadásokat tartottak a MÁV Kórház baleseti utókezelő osztályának orvosai is. A háromnapos konferencia előtt a rehabilitációs társaság sajtótájékoztatón ismertette a nemzetközi tanácskozás célját.

A társaság vezetői elmondották többek között, hogy az ENSZ által meghirdetett rokkantak éve nagy lendületet ad hazánkban is a rehabilitáció fejlődésének. *A fogyatékosok társadalmi beilleszkedése közügy.* Az érdekükben tett segítséget azonban nem kampányfeladatnak kell tekinteni. Lényeges eredmények csak tervszerű, következetes munkával, hosszú távra szóló összefogással, együttműködéssel születhetnek.

Dr. Fehér Miklós, a Magyar Rehabilitációs Társaság főtitkára hangsúlyozta, hogy a a kongresszus rangos nyitóeseménye a rokkantak nemzetközi évének. Elsősorban társadalmi szemléletváltozásra van szükség, mert számuk egyre nő. A rokkantak közé soroljuk többek között a vese-, a szív- és a cukorbetegeket is. *Lakosságunk 8—10 százaléka fogyatékos. Közülük is 50 ezer az iskolás korú, és 100 ezer a felnőtt értelmi fogyatékos.*

Foglalkozási lehetőségeik náluk sajnos korlátozottak. A fogyatékosoknak nincs érdekképviseleti szervük, országos szövetségük. *Előreláthatóan a jövőben alakul meg a mozgássérültek szövetsége*, amely érdekképviseleti szempontból nagy előrehaladást tesz lehetővé.

A kongresszuson 300 magyar és 50 külföldi szakember vett részt. Harmincöten a szocialista országokat képviselték. 180 előadás hangzott el. A két fő téma a gyermekkori és a foglalkozási rehabilitáció volt.

A háromnapos kongresszusról a magyar és a külföldi szakemberek elismeréssel nyilatkoztak. Kicserélték tapasztalataikat, tájékozódtak más országok rehabilitációs eredményeiről. A MÁV Kórház baleseti utókezelő osztálya orvosainak előadásait is nagy érdeklődés kísérte. *Dr. Maly Ernő* főorvos, *dr. Tamási Márton* adjunktus és *Teleki Józsefné* a gyermekkori fogyatékosok rehabilitációjáról, valamint a csonkultak foglalkoztatásának segítségéről tartott előadást. *Szalay Mária* pszichológus a motivációk szerepéről beszélt a fiatal amputáltak rehabilitációjában. *Dr. Krenner Zsuzsa* pedig a mozgássérültek foglalkozási rehabilitációjának eredményeit ismertette a MÁV gondozási rendszerében.

A vasút egészségügyi munkájának, ezen belül a rehabilitáció terén elért eredményeinek az elismerését is bizonyítja az a tény, hogy *dr. Maly Ernő* főorvost, a MÁV Kórház baleseti utókezelő osztályának vezetőjét a Magyar Rehabilitációs Társaság elnökségi tagjai sorába választotta.

(kaszala)

A Táncsics Kiadó új kiadványai

A fejlett szocialista társadalom és a szakszervezetek

A könyv hat ország — Bulgária, Csehszlovákia, Lengyelország, Magyarország, az NDK és a Szovjetunió — közös kiadványa. A cikkek, amelyeket e szocialista országok központi szakszervezeti szerveinek főtitkárai írtak, beszámolnak arról, hogy országuk társadalmi életében milyen helyet foglalnak el a szakszervezetek, milyen jogaik és kötelességeik vannak, hogyan vesznek részt a fejlett szocializmus építésében és megszilárdításában. A szerzők sokrétű tényanyag alapján mutatják be szakszervezeteik gazdasági, ideológiai, kulturális és nevelő tevékenységét, munkaformáit, módszereit, lehetővé téve ezzel is, hogy a baráti országok e téren szerzett tapasztalatait felhasználjuk szakszervezeteink munkájában.

Radnai Béla:

Tanulmányok a pályaválasztás és a felnőttoktatás lélektanáról

Tíz esztendeje halt meg Radnai Béla, a kitűnő pszichológus, akinek munkáiból ad válogatást a kötet. Olyan szerző tanulmányai olvashatók a könyvben, aki a pszichológia tudományát széles körben népszerűsítette.

A tanulmánykötet — többek között — kitér az ismeretterjesztés didaktikai és lélektani problémáira, elemzi a felnőttség kritériumait, sajátosságait, kutatja azokat az okokat, amelyek a művelődésre, a hasznos szórakozásra késztetik a felnőtteket. Foglalkozik az önértékeléssel és mások értékelésének kérdéseivel. Az írások a szerző kísérleti vizsgálódásainak eredményét adják közre és néhány jó tanáccsal is szolgálnak a pályaválasztás bonyolult kérdéseinek megoldásához.

Pályaválasztási hét Veszprémben

A Veszprém megyei pályaválasztási intézet és a városi tanács művelődési osztálya december 8. és 12-e között pályaválasztási hetet rendezett a megyeszékhelyen. A rendezvénysorozathoz kapcsolódott a *MÁV Veszprémi Körzeti Üzemfőnökség* is.

A szombathelyi igazgatóság munkaügyi osztályával közösen — az új szociális épületben — a vasutat, a vasutasok életét bemutató öt nagy tabló mellett, vasútbiztosító berendezések, telexgépek, makettek, különböző vasúti beosztásokat szemléltető bábuk adtak ízelítőt a MÁV-ról. Az előre bejelentett csoportoknak egy 30 perces színes filmet is levetítettek a vasutasok élet- és munkakörülményeiről.

A kiállítást a veszprémi nyolcadik osztályos tanulók mellett több felnőtt és gyermek érdeklődő is megtekintette.

Sz. J. I.

Humor a közlekedésben

Szentesen átadták a KTE fotópályázat díjait

Mint azt lapunkban is közöltük, a KTE szentesi szervezete és a Móricz Zsigmond Művelődési Ház fotóköre *„Humor a közlekedésben"* címmel az elmúlt évben fotópályázatot hirdetett. Az eredményhirdetésre, és a pályaművek kiállításának megnyitására az év végén került sor. Ebből az alkalomból *Nagypál Ferenc*, a KTE helyi titkára mondott beszédet és adta át a díjakat.

A győzelmet *Kovács Jenő*, székesfehérvári vasutas szerezte meg *„Indulás"* című képével. Második *Suha László*, Székesfehérvár, harmadik *Nagy József*, Szeged.

A kiállítás képeit bemutatják majd a szegedi igazgatóság kistanácstermében is.

30 éves a Vasút

Testvérlapunk, a Vasút című folyóirat, a vasutasok műszaki és gazdasági lapja harminc évvel ezelőtt, 1951. január 25-én jelent meg először. Akkor terjedelme mindössze 16 oldal volt. Az évek során az oldalszám duplájára nőtt. Másfél esztendeje pedig színes fotók szerepelnek a borítókon.

A folyóirat a vasút különböző szakterületeiről közöl tanulságos cikkeket és foglalkozik a nyugdíjasok, a nők, a fiatalok helyzetével. Egy év alatt — a híranyagon kívül —, mintegy 300 cikk, ennél is több felvétel és ábra jelenik meg, a negyedik évtized küszöbére érkezett szaklapban.

VÁLASZOLUNK OLVASÓINKNAK

Mit kell tudni

Az OTP átutalási betétszámláról

Pap János olvasónk az OTP átutalási betétszámlával kapcsolatban kért tájékoztatást szerkesztőségünktől. Mint írja: *az új rendelet szerint lehetőség van arra, hogy a dolgozó 1981. januártól fizetéséből utaltassa át az OTP-nél vezetett átutalási betétszámlájára a szükséges összeget.* A 17/1980. PM. sz. rendeletről azonban az illetékes helyeken nem tudtak felvilágosítást adni.

Az átutalási betétszámlával kapcsolatos legfontosabb tudnivalókról és változásokról az Országos Takarékpénztár központjától kértünk felvilágosítást. Válaszukat az alábbiakban közöljük:

Az átutalási betétszámlahó végi záróegyenlegei után 1981. január 1-től az OTP az eddigi *3 százalék helyett évi 4 százalékos kamatot fizet.* Ezzel egyidejűleg a teljesített megbízások után ezentúl nem 1. hanem 3 forint költséget számít fel a takarékpénztár, de a pénzbefizetés és -felvétel, továbbá OTP-számlára történő átutalások teljesítése díjtalan.

Ugyancsak 1981. január 1-től tette lehetővé a pénzügyi kormányzat azt is, hogy az átutalási betétszámla-tulajdonosok fizetésüket vagy annak egy részét munkaadójukkal közvetlenül átutaltathassák számlájukra. A rendelet ezzel kapcsolatban kimondja: *a kiemelt és az A-kategóriájú vállalatok, ha bérszámfejtésüket elektronikus úton végzik, kötelesek dolgozóik ez irányú felkérésének eleget tenni, más vállalatoknál viszont csak akkor, ha ezt az átutalást legalább a dolgozók 20 százaléka kéri.*

Lehetőség lesz arra is, hogy az átutalási betétszámlát tartós megtakarításaik elhelyezésére használják fel a számlatulajdonosok: *megbízásuk alapján a takarékpénztár az átutalási betétszámlához kapcsolódó, úgynevezett ikerszámlát nyit*, arra a megbízásban szereplő összeget átveze ti. Erre a tartósan — minimálisan egy évre — lekötött összegek után járó 5 százalékos kamatot fizetni.

A teljesség kedvéért ide kívánkozik az is, hogy *1981. július 1-től az OTP erre az átutalási betétszámlára alapozva megteremti a csekkel való fizetés rendszerét.* Csekkek használatára kezdetben Budapesten kerül sor, s ezt olyan ütemben teszik országosan általánossá, ahogy annak a feltételeit sikerül kialakítani. A csekkel egyébként az ország bármely takarékpénztári fiókjában, postahivatalában és takarékszövetkezeténél készpénzt lehet felvenni, továbbá a kijelölt áruházakban, üzletekben pénz helyett fizetni lehet vele.

ÉVENTE EGYSZER

ÖTA-segély cukorbetegeknek

A közelmúltban több olvasónk, köztük *Bognár Károly*, lapunk tapolcai tudósítója is foglalkozott a cukorbetegek helyzetével, illetve az idős emberek fokozott anyagi támogatásával. Ezzel kapcsolatban *dr. Bordi Istvántól*, a vasutasszakszervezet társadalombiztosítási osztályvezetőjétől kértünk tájékoztatást.

A Vasutasok Szakszervezete X. kongresszusának határozata értelmében az elnökség úgy döntött, hogy 1981. január 1-től a rendszeresen gondozás alatt álló cukorbeteg ÖTA-tag részére — új segélynemként — *naptári évenként egy esetben 500 forintot biztosít a költségesebb diabetikus étrend támogatása címén.* Rendszeres gondozás alatt állónak az tekinthető, aki félévenként — naptári évben legalább kétszer — a cukorbeteg gondozáson megjelent. Ezt a gondozási könyvvel kell igazolni. A segélyt, a beteg kérelmére, a gondozási könyv egyidejű bemutatásával, a tag segélyezési egyéni lapját kezelő szolgálati (nyilvántartó) főnökség köteles kifizetni. *A segély az ÖTA-tag hozzátartozójára nem terjed ki.*

A segélyt 1981. január 1-től az veheti igénybe, aki 1980-ban részt vett a két félévre eső egy-egy gondozáson, s az a gondozási könyvbe is bevezetésre került.

Ami az igényjogosult idős emberek fokozottabb anyagi támogatását illeti, a nyugdíjas tagok 25 napi megszakítatlan kórházi ápolás esetére járó, *évi egy alkalommal folyósítható 500 forintos kórházi segélyt megkaphatja a nyugdíjas tag házastársa, élettársa kórházi ápolása esetén,* amennyiben hozzátartozónak tekinthetők — vagyis jövedelmük, nyugdíjuk nem haladja meg a nyugdíj minimális összegét, az 1630 forintot.

Ezek az intézkedések az ellátás színvonalának emelését szolgálják — összhangban a társadalompolitika követelményeivel. Bizonyítják az alap gazdasági és gazdálkodási stabilitását, rendeltetésszerű működését, mellyel következetesen szolgálja a VSz biztosítottakat és hozzátartozóikat.

Hová lett a madár lába...?

Három jómadár — akasztották ránk a szerencsi lányok a nem túlságosan hízelgő jelzőt, pedig akkor mi már egyek voltunk, vagyis egy madárként repültünk a gondtalan és vidám ifjúság rózsaszín felhői alatt. Különösen, amikor mind a hárman egyszerre vásároltunk új kerékpárt. Akkoriban — a harmincas évek végén — egy vadonatúj bringa birtokosának lenni nagyobb státuszszimbólumot jelentett, mint ma egy Mercedes. (Még akkor is, ha részletfizetésre vettük.)

Amikor vasárnaponként elindultunk, hogy becserkésszük a környékbeli falvakat, Kubi Jancsi állt középre. Hegedüs Laci jobbszélen, én a baloldalon. Így, ha fentről nézett volna valaki, valóban olyannak tűnünk, mint egy alant repülő nagy madár: Jancsi volt a madár teste, Laci meg én a szárnya.

Repültünk!

Az országutakon akkor még nagyobbrészt szekérforgalom volt, és csak nagy ritkán szorított le minket az út szélére egy-egy gépkocsi.

— *Lengessétek a szárnyaitokat, Danyikáim!* — süvöltött Jancsi biztatása, humorosan, mert ő diktálta a tempót, s egy-egy emelkedőn lefelé — különösen az akkori hepehupás utakon — nem túlzok, ha egy-egy pillanatra a kerekek felemelkedtek a földről.

De hogy kerültünk össze?

1939 tavaszán a szerencsi II-es pályafenntartási szakaszon jelentkeztünk Szomódi pályamester úrnál vasutasnak. Hegedüs Laci asztalos segédként, Kubi Jancsi négy polgárival, s én ugyancsak.

Akkoriban a MÁV-nál a pályafenntartáson keresztül vezetett az út az érvényesüléshez.

— *Tudnak maguk kavicsot villázni meg krampácsolni?* — kérdezte a pályamester, s Jancsinál azonnal kész volt a humorral fűszerezett válasz:

— *Pályamester úr kérem, mi mind a hárman hetek óta figyeljük a pályamunkásokat, hogy ők hogyan csinálják.*

— *No, majd meglátom, miként áll a kezükben a szerszám!* — bólogatott, és beosztott minket Havasi János előmunkás csapatába.

Havasi János — aki csak néhány évvel volt idősebb tőlünk és nagyon megszeretett minket — néhány nap múlva leválasztotta a bandától és könnyebb munkára osztotta be a három jómadarat. Idekerült hozzánk egy legyesbényei meg egy rátkai gyerek is, de az ő nevükre már nem emlékszem.

Munka után nyeregbe pattantunk. Otthon csak bekaptuk a vacsorát, s már megint repültünk. Sokszor Nyíregyházáig, Miskolcig, s a közbeeső falvakban úgy feszítettünk, mint valami középkori lovagok. Adtuk a szépet a lányoknak, ami miatt sokszor a madárnál is gyorsabban kellett kiröpülnünk a faluból.

Csodálatosan szép és felejthetetlen nyár telt így el, egygyé forrva, hármasban.

Ősszel aztán leszakadt a „madár" egyik szárnya. Vagyis, én, mert nagy protekcióval bejutottam a nyíregyházi állomásra a forgalomhoz.

A következő évben még találkoztunk néhányszor, de hol volt már a három vidám fickóban eggyé testesült repülő madár?!

Aztán katonának vittek mind a hármunkat. Front, hadifogság. De szerencsénkre mindent túléltünk. A vasúthoz egyedül Kubi Jancsi maradt hű. Hegedüs Laci honvédtiszt lett, én az újságíró pályára kerültem.

Hosszú évek teltek el, amikor egyszer eljutott hozzám a szomorú hír: *Jancsi mindkét lábát szétroncsolták a vonatkerekek.*

Önkéntelenül is a lábamhoz kaptam, és felrémlett emlékezetemben számtalan éjszaka, amikor tolató-, kezelővonatokkal jártam, s rendszerint akkor aludt el a jelzőlámpám, amikor lassújelet kellett volna adni a masinisztának, de nekem így is össze kellett akasztani a két kocsit...

— *Hej, Danyikám, Danyikám!* — idéztem az örökké vidám Kubi Jancsi viccesen csúfolódó szavajárását —, *mit csináltál?! Hová lett a bohém ifjúság végtelen országútjain az új és új örömök, kópéságok felé pedálozó lábad?! Hová lett a „madár lába"?!*

Aztán egyszer mégis eljutottam hozzá vámosújfalusi házába. Nem ismert meg.

— *Én vagyok a madár egyik szárnya* — modtam torokszorító keserűséggel, de akkor már neki is potyogtak a könnyei.

Tokaji aszút bontatott a feleségével.

— *Mi van Lacival, a másik szárnyunkkal?* — nézett rám a régi csillogó tekintetével, s elmondtam, hogy Laci Pesten él, már nyugdíjban. Vele gyakrabban találkozom. — *Mit üzensz neki?*

— *Jöjjön el, gyertek el mind a ketten több napra, Danyikám, és lengessük meg még egyszer tépett szárnyainkat! Mert, ha oda is van a madár lába, és elrugaszkodni a földtől már nem tudunk, üljünk ki a napra, s tollászkodjunk egy kicsit.*

— *Jövünk, Jancsikám! Jövünk Lacival együtt a régi, szép barátság még-még pislákoló melegéért...*

Dávid József

MEGJELENT

a Házi Jogtanácsadó első száma

A Házi Jogtanácsadó új évi első száma is sokakat érintő és örök-aktuális témát tárgyal: az időskorú és súlyosan fogyatékos állampolgárokról való gondoskodást.

Államunk arra törekszik, hogy a szociális gondozásra szorulók koruknak és egészségi állapotuknak megfelelő ellátásban részesüljenek. Ezt a célt szolgálják az időskorúak napközi otthonai, a szociális gondozás, továbbá a szellemi, a mozgás- és érzékszervi sérültek számára létrehozott szakosított otthonok, intézetek. De ezt szolgálják azok a rendelkezések is, amelyek szabályozzák a különféle állami, illetve tanácsi szervek és a hozzátartozók kötelességeit a rászorulókkal szemben.

A januári szám választ igyekszik adni minden idevágó kérdésre. Ki tekinthető tartásra kötelezett hozzátartozónak? Hogyan lehet fellépni a tartást elmulasztókkal szemben? Melyek a szociális segélyezés formái? Ki kaphat rendszeres szociális segélyt? Kiket vesznek fel az öregek napközi otthonába? Kik lehetnek bérlők a nyugdíjasok házában? Mit kell tudni az elmebeteg szociális gondozásáról? Milyen intézmények szolgálják a vakok és a gyengénlátók gondozását? Milyen szociális intézményekben gondozzák a mozgássérülteket? — Íme néhány kérdés azok közül, melyekre a januári számban választ kap az olvasó.

Tanácskoztak a bizalmiak

Kisterenye állomáson a körzeti szakszervezeti bizottság a közelmúltban összbizalmi értekezletet tartott, amelyen értékelték az elmúlt évben végzett munkát és meghatározták a legfontosabb teendőket. A tanácskozáson részt vettek Selyp, Apc, Pásztó és Nagybátony állomások bizalmijai, társadalmi tisztségviselői is. Az értekezleten Molnár Sándor, a szakszervezeti bizottság titkára 36 tisztségviselőnek jutalmat adott át.

RENDŐRSÉG! KÉREM A SZEMÉLYI IGAZOLVÁNYT!

Éjjeli razzia a Keleti pályaudvaron

Csavargók, csövezők, zugárusok ellen az akciócsoport

— Órát tessék, olcsón adom a kvarcórát!

Az elmúlt esztendőben a Keleti pályaudvar környékén gyakran kínálták így portékáikat a zugárusok. Az ország egyik legnagyobb személypályaudvarán virágzott a feketepiac. Sokan nem is sejtették, hogy a szánalmas külsejű üzletelők egy része, veszélyes bűnöző volt.

Tavaly november végén a BRFK és a VIII. kerületi rendőrkapitányság több nyomozóból álló csoportot hozott létre azzal a céllal, hogy *(a Keletiben működő rendőrőrssel és a vasútrendészettel együtt)* rendszeresen ellenőrizzék a kétes elemeket. A gyakori razziák során naponta sok priuszos magyar és külföldi állampolgár került rendőrkézre. Két hónap alatt szinte megtisztították a környéket.

Szerencsét próbáló csempészek...

A indulási oldalon, egy kis helyiségben egy külföldi turistát éppen arról faggatnak a rendőrök, hogy miért kell neki 58 kvarcóra ahhoz, hogy pontosan tudja az időt. Az előtérben egy külföldi nő vár motozásra.

— Nyomozó csoportunk éjjel-nappal dolgozik — magyarázza az akciókat vezető rendőrtiszt. — *A célunk az, hogy megakadályozzuk az illegális kereskedelmet. Munkánkat nehezíti a helyiséghiány. Két kis szobába vagyunk bezsúfolva. Néha nyolc-tíz embert kell kihallgatni, motozni. Reméljük, hogy a nyári forgalom előtt sikerül orvosolni ezt a gondot is.*

— A pályaudvar és környéke most már csendesebb. Ez azt jelenti, hogy végleg megszűnt a feketepiac?

— Még nem egészen. Több idő kell ugyanis ahhoz, hogy az ideszokott csempészbandák végleg megunják zaklatásainkat. A Keletibe érkezik a legtöbb külföldi utas. A csempészettel foglalkozók ezért először itt próbálnak szerencsét. Rajtuk kívül persze gondot okoznak az ide járó csavargók, csövezők, prostituáltak is. Ellepik a várótermeket, beköltöznek a tárolóvágányokon álló kocsikba.

— Hogyan védekeznek ellenük?

— *Gyakori ellenőrzéssel, razziákkal. A vasút is sokat segíthetne nekünk. A régi szabályok értelmében ugyanis csak azok mehetnének be a kultúrváróterembe, akik érvényes menetjeggyel rendelkeznek, és ott kulturáltan viselkednek.*

Kihallgatás az őrsön

A rendőrtiszt egy razziára invitál. Az időpont: *január 28-a, éjfél.* A pályaudvar rendőrségi helyiségeiben nyomozók, vasúti rendészek, önkéntes rendőrök szoronganak. Az akciót rajtaütésszerűen hajtják végre. A csoport egy része a kultúrvárótermet és a szerelvényeket ellenőrzi, a többiek a kijáratokat biztosítják.

Belépünk a váróterembe. Az asztalokra borulva és a földön is alszanak az emberek. A terem végéből csecsemősírás hallatszik. Az anya szelíden csitítja. Az áporodott levegőben dohányfüst gomolyog. Az ajtóban egyenruhás rendőrök állnak, a nyomozók pedig az asztaloknál ülőkhöz lépnek.

— *Rendőrség, kérem a személyi igazolványt!* — hallatszik a felszólítás.

A razziában részt vevő vasutasok a menetjegyeket ellenőrzik. *Koncz József* kapus, magyarázza:

— *Itt van ez a 15 kilométeres távolságra kiadott jegy. Január 22-én váltották, de nem utaztak vele. A csövesek szokása ez. Este megveszik a jegyet, reggel pedig visszaváltják.* A váróteremben egyébként csak több mint száz kilométeres díjövezetre szóló érvényes menetjeggyel lehet éjszaka tartózkodni.

Néhány perc múlva több személyt az ideiglenesen berendezett őrszobára kísérnek. Van köztük csempész, munkahellyel nem rendelkező csöves. Kihallgatásuk azonnal megkezdődik. A rendőröknek már ismerős a begyakorolt válasz. A csempész: *„A barátom adta át megőrzésre..."* A munkakerülő: *„Alkalmi munkából élek!"* A csövező: *„Lekéstem az utolsó vonatot..."*

A külföldieket egy több nyelvet beszélő főtörzsőrmester hallgatja ki. Az előállítottakat többnyire a keresztnevén szólítja.

— *Mondja Jan! Miért kell ennyi órával járkálni? Elhiszem, hogy a barátja adta magának, de azért a többit is tegye ide az asztalra!*

Az egyik sarokban egy őrnagy fiatal fiúval beszélget. *J. István* tizenhét éves, idegbetegnek látszik.

— *Szüleim Érden laknak. Mindketten alkoholisták. Sokat veszekednek, verekednek* — mondja a fiú. — *Két napja kaptam tőlük 200 forintot, kezembe adták a legszükségesebb holmit, és azt mondták, hogy menjek el hazulról.*

A teljes igazság majd később derül ki. A fiút az őrnagy a fővárosi tanács gyermek- és ifjúságvédő intézetébe szállíttatja.

Együtt a vasutasokkal

A razzia után másnap, *Molnár Gábor* állomásfőnökkel beszélgetünk.

— *Örülünk a gyakori ellenőrzésnek* — mondja. — *Az utóbbi időben itt már nemcsak az utasok, hanem a vasutasok is veszélyben voltak. Előfordult, hogy megverték dolgozóinkat. Elhatároztuk, hogy a nyomozócsoport rendelkezésére megfelelő helyiséget bocsátunk.*

A pályaudvar utasellátó éttermének vezetője, *Skultéti József* elmondotta, hogy az utóbbi években a magyar vendégek szinte kiszorultak az étteremből. Napirenden voltak a verekedések. Egyszer megtörtént, hogy egy négytagú társaság vacsora után fizetés nélkül távozott. Egyikük a fizetőpincér hátához nyomta a rugósbicskát és megfenyegette. Most már, szerencsére nincsenek ehhez hasonló incidensek.

Az ellenőrzések, a pályaudvar területén még továbbra is napirenden lesznek. *A rendőrök munkáját a vasutasok is segítik.* A rend megteremtése, állampolgáraink biztonságának védelme a cél...

Séra Sándor

Útközben

Hűséges útitárs az a mankós férfi ott, a ceglédi vasútállomás külső második vágánya mellett: minden reggel, nyolc óra negyvenötkor lesi-várja a Pestről érkező, Szegedre induló szerelvényt.

Hűséges a vonathoz s a mindenkori utasokhoz. Legfőképpen az aprópénzhez, mert a jó erőben levő, ötvenes férfi — *kéreget.*

A peronon még nem könyörög, talán szégyelli magát a ceglédiek előtt. Ám alighogy fölbiceg a beálló szerelvény kocsijának egyik lépcsőjén, nyomorúságos életét sírja el a zsebben nemigen kotorászó utasoknak.

Ó, azok a kegyetlen utasok! Nem szánnák meg néhány forinttal a rászorulót?

— *Nem, bizony!* — mondja egyik utastársam. — Figyelje meg a módszerét!

A sántikáló férfi ízes magyar káromkodással „köszöni" meg a tolakodásáért nem fizetők jóságát.

— *Gyilkosok! Szívtelenek!* — kiáltja, s olyan erővel rúgja be a lengőajtót, mint vadnyugati filmek főhőse a salon deszkáit...

Ma sem kapott fröccsrevalót.

Majd holnap, holnapután, hiszen a hűséges útitárs, a kéregető, nem adja föl a reményt.

Vajon mit szólnak ehhez a jegyvizsgálók?

(besze)

Kisiklott egy kocsi

Január 27-én, 20 óra 20 perckor — eddig ismeretlen ok miatt — kisiklott a Vecsés állomásról kihaladó 5688-as számú tehervonat egyik kocsija. A baleset következtében mindkét vágány elzáródott, megrongálódott a pálya és a felsővezeték, valamint a gyalogos felüljáró. Az utasforgalmat autóbuszokkal bonyolították le. A forgalom reggel négy órára a bal vágányon, dízelvontatással ismét megindult. Képeink a helyreállítás pillanatait örökítették meg.



A megrongálódott felüljáró



Azonnal megkezdték a pálya helyreállítását



A felsővezeték szerelése is gyorsan haladt
(Óvári Árpád képriportja)

Sokat fejlődött az ügyfélszolgálat

Kártérítésekre kilencmilliárd

ÚJ SZOLGÁLTATÁSOK AZ ÁLLAMI BIZTOSÍTÓNÁL

Január 29-én az *Állami Biztosító* székházában sajtótájékoztatón ismertették a múlt évi eredményeket, illetve a VI. ötéves terv feladatait. Mint *Gerebenics Imre* vezérigazgató elmondotta, az V. ötéves terv során felmerült igények kielégítéséhez szinte valamennyi biztosítási ágazat megújítására szükség volt. Az újítások lényege: *szélesebb körű kockázat-vállalás, a kedvezőbb kártérítési feltételek, valamint a kárrendezés rugalmasabbá tétele volt.* Az alapvető célkitűzések helyességét, a véghezvitel eredményességét jelzi, hogy a biztosítási állomány az előző tervidőszakhoz viszonyítva 75 százalékkal emelkedett. A növekedés ilyen üteme azonban nemcsak a biztosítások darabszámának emelkedésénél volt megfigyelhető. A kárfizetések is jelentősen meghaladták a tervezettet.

Több speciális újdonság mellett a legjelentősebb az új lakásbiztosítás volt. Ez a módozat 24 féle káresemény bekövetkezésénél jelent anyagi biztonságot. (A kötvény feltételei szerint a biztosítás az utánpótlási, újrabeszerzési értékre nyújt fedezetet.)

Az elmúlt ötéves tervidőszak végére 3 800 000 lakásból 2 600 000 volt biztosítva. A személybiztosításoknál elért fejlődést legkézenfekvőbben egy számadat jelzi: *a személybiztosítások összege 1949-ben 117 millió forint volt. 1980. végén azonban már meghaladta a 128 milliárdot.*

A lakosság körében kedvező fogadtatásra talált az 1980-ban bevezetett újítás, miszerint az életbiztosítások összege évente 2 százalékkal emelkedik. Az elmúlt évben több mint tízezren kötöttek ilyen életbiztosítást. Ugyanakkor új személybiztosítási módozatokkal is gyarapodott a biztosítási kínálat. (Így például a nyugdíjkiegészítő, illetve a hitelfedezeti életbiztosítás.)

Az elmúlt ötéves terv során került sor *a CSÉB—80 terjesztésére.* Érthető, hogy a dolgozók hamar megkedvelték, hiszen az előző CSÉB-biztosításokhoz képest jóval magasabb térítési összegeket, valamint új szolgáltatásokat is tartalmaz.

Az 1980. szeptember 1-én bevezetett új casco emelt kártérítési összegeket, valamint az igényekhez jobban igazodó új szolgáltatásokat is tartalmaz.

A kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás alapján 1980-ban 195 ezer esetben *összesen 950 millió forint kártérítést kaptak a károsultak.*

Az ÁB fennállása óta az elmúlt öt év során tette a legtöbbet az ügyfélszolgálat fejlesztéséért: *ügyfélszolgálati irodák nyíltak,* számos rugalmas intézkedés történt a kárrendezések meggyorsítására is.

A VI. ötéves terv során az Állami Biztosító célja a szocialista gazdálkodó szervek és a lakosság vagyon- és szociális biztonságának megteremtésében való fokozott részvétel. További lépések történnek a pénzértékváltozás negatív hatásának mérséklésére, így az életbiztosítás a takarékosság egyik forrásává válik.

ÁFÉSZ—MÁV komplexbrigád

Verpelét állomáson három évvel ezelőtt alakult meg az *ÁFÉSZ-MÁV komplexbrigád.* Január 29-én brigádértekezletet tartottak, amelyen *Kiss Orosz Béla* állomásfőnök ismertette az elmúlt év eredményeit és a legfontosabb teendőket.

Elmondotta többek között, hogy tavaly az ÁFÉSZ Tüzéptelep részére 595 kocsi érkezett és ebből csak 36-ot raktak ki késve. Az elmúlt évben 23 ezer forinttal kevesebb kocsiálláspénzt fizettek, mint 1979-ben. Sajnos sok gondot okoz az elhanyagolt rakodási terület. Az ÁFÉSZ felajánlotta segítségét, a szemét elszállítására járművet bocsát rendelkezésükre.

Felszólalt a tanácskozáson *Németh Bertalan,* az ÁFÉSZ szállítási osztályának vezetője is. Hangsúlyozta, hogy a hét végén és az ünnepnapokon érkezett kocsik kirakását a jövőben is ösztönzik. A brigád közös célja az, hogy a vagonok minél előbb visszakerüljenek a forgalomba.

Kiváló munkásőrszakasz

A budapesti igazgatóság munkásőrszakasza a közelmúltban tartotta évzáró gyűlését az úttörővasút hűvösvölgyi üzemfőnökségén, amelyen megjelent *Pady Géza,* a pártbizottság titkára és *Arató Károly,* a kerület munkásőr egységparancsnoka is.

Az *Asztalos János* Vasas zászlóaljba tartozó munkásőregység az utóbbi négy évben mindig első lett a szakaszok közötti versenyben. Az igazgatóság gazdasági és társadalmi vezetői erkölcsileg, anyagilag is támogatják, segítik tevékenységüket.

Ifjúsági klub Nagykanizsán

A nagykanizsai üzemfőnökség KISZ-bizottsága a művelődési ház közreműködésével ifjúsági klubot alakított. A klub 30 állandó taggal működik. November 22-én *Kapcsolatok* címmel *Tám László* tartott diaporámás előadást, majd december 2-án bábművészek közreműködésével *télapóünnepély* volt a klubtagok családtagjai gyermekeinek.

A klub vezetője *Nagy István* díszelszerelő. A szervezésben még kilenc vezetőségi tag segíti munkáját. Minden második héten szombaton a Kodály Zoltán Művelődési Ház Ifjúsági klubhelyiségében tartják rendezvényüket. Az állandó klubtagok igazolványt kapnak, mely a város bármelyik rendezvényére belépőt jelent.

MEGJEGYEZZÜK

Az egészség drágább, mint egy karosszéria

Lapunk idei 1. számában *„Kérdés egy újítás elbírálóihoz"* címmel cikket közöltünk, amelyben egy újítás körüli bonyodalmakról tájékoztattuk olvasóinkat. A közelmúltban levelet írtak szerkesztőségünknek a kecskeméti pft. főnökség pályamesterei. Kifejtették, hogy ők is elítélik a cikkben szereplő hasznos újítás elbírálóinak közönyös magatartását, időhúzását.

Meggyőződésük, hogy a nyitott vágánygépkocsira fel lehet szerelni a védőtetőt. Megjegyzik, hogy sürgős intézkedésre van szükség, mert a pályamesterek egészsége drágább, mint egy karosszéria! *(Nekünk is ez a véleményünk! — a szerk.)*

Dombóváron népszerű a természetjárás

A Vasutasok Szakszervezete Természetbarát Szakbizottságának segítségével szép sikereket ért el a *Dombóvári VSE* természetjáró szakosztálya. 1980. március 20-án alakult, huszonöt különböző korú és különböző munkaterületen dolgozó taggal. Munkatervüket kiegészítették a Tolna megyei Természetbarát Szövetség programrendezvények adta lehetőségekkel.

A *„Tolnai tájakon túrázók"* akadályversenyen a DVSE csapata III. helyezést ért el. Részt vettek a velencei vasutas természetbarát-találkozón, a szlovákiai magashegyi gyalogos túrán.

Követésre méltó kezdeményezés

Testi fogyatékosok sportegyesülete Pécsett

A VASUTASOK TERMET BIZTOSÍTOTTAK RÉSZÜKRE

Testi fogyatékosok, mozgássérültek, rokkantak. Egyre többet hallunk, olvasunk mostanában róluk. Néha találkozunk velük az utcán, amint tolókocsival, vagy fehér bottal a kézben közlekednek. Segítünk is nekik, ha szükséges, aztán megyünk tovább. Keveset tudunk arról, hogyan élnek, mivel foglalkoznak, milyen erőfeszítésükbe telik minden centiméter megtétele.

Azt mondják: *az élet tolószékben is szép lehet, és a sajnálkozás számukra inkább bántó, hiszen ez nem segít gondjaikon.* Igyekezetük, akarásuk önmagában még nem elegendő ahhoz, hogy beilleszkedjenek a társadalomba. Életüket különböző akadályok nehezítik. Naponta szűk lifteken, lépcsőházakban közlekednek, keskeny ajtókon és folyosókon vergődnek át. Az idén többet törődünk velük. Köztudott, hogy 1981-et a rokkantak nemzetközi évének nyilvánította az ENSZ. A célja ennek elsősorban a szociális rehabilitációjuk segítése.

A testi fogyatékosok fizikai képességeit elsősorban mozgással, sporttal lehet fejleszteni. Ennek lehetőségei azonban hazánkban még korlátozottak. Születtek azonban már követésre méltó kezdeményezések. *Pécsett például megalakult a mozgássérültek városi sportegyesülete.* Az egyesület eddigi eredményeiről és a tervekről beszélgettünk Wiesner János elnökkel.

— *A magam példájával kezdem. Gyerekkoromtól mindkét lábam mozgásképtelen. Most már négy-öt kilométert is meg tudok tenni mankóval.* A mozgás, a sport azonban nemcsak fizikai szempontból jó nekünk. Az edzések önbizalmat adnak, a társaság feloldja a magányt, a szorongást. Sok rokkant ki sem mozdul otthonról. Néhányuknak még az élettől is elmegy a kedve. Akik ide, az egyesületbe járnak, fölszabadultak a gátlások alól, vidámak, kiegyensúlyozottak.

— Mi adta az ötletet az egyesület megalakítására?

— Hallottam arról, hogy több országban már sportolnak a mozgássérültek, versenyeket rendeznek, olimpiájuk is volt. Gondoltam, ehhez hasonlót Pécsett is meg lehetne valósítani. Elképzelésemet többen is támogatták és két évvel ezelőtt megalakult az MPSE. *Csak egy helyiség hiányzott. Rengeteg kilincselés után végre a pécsi vasutas klubkönyvtár segített rajtunk.* Kaptunk egy termet. Hétfőnként oda járhattunk. Közben azonban megkezdték a könyvtár tatarozását. Nekünk is távozni kellett, de ismét mellénk álltak. *A vasutas-szakszervezet közbenjárására a biztosítóberendezési főnökség a kultúrtermét bocsátotta rendelkezésünkre.*

A majdnem ötven tagot számláló egyesületben a legkedveltebb sportág az asztalitenisz és a sakk. Próbálkoznak az ülőröplabdával és az úszással is.

— Nemzetközi versenyen láttam egy német fiút — folytatja Wiesner János. — Az egyik keze és a lába hiányzott. Alig hittem a szememnek, mert minden úszásnemben otthonosan mozgott a vízben. Ez is megerősítette bennem azt a hitet, hogy a sport a rokkantaknak különösen hasznos tevékenység.

— *Nem sokat haboztunk, amikor szóba került, hogy segítsünk a mozgássérülteken* — kapcsolódik a beszélgetésbe *Molnár Géza*, a klubkönyvtár vezetője. — Ez a gondoskodás eddig abban nyilvánult meg, hogy befogadtuk őket. Ezentúl anyagilag is szeretnénk őket támogatni. Úgy tudom, hogy az íjászattal is szeretnének foglalkozni, de nagyon drága a fölszerelés. Ehhez akarunk segítséget adni. A terveink között szerepel ezen kívül a mozgássérültek klubjának a létrehozása is.

A rokkantak éve a vasutasok körében nagy visszhangra talált. A pécsi példa is azt bizonyítja, hogy sokat tehetünk még értük. De ne csak ebben az évben.

Németh Tibor

OLIMPIAI PONTJAIK ALAPJÁN

Szolnokiak vívták ki „A vidék legjobb vívói" címet

A Magyar Vívó Szövetség összeállította az egyesületek megyei rangsorát, a szakosztályok 1980. évi országos bajnokságain szerzett *olimpiai pontok* alapján. Valamennyi hivatalos bajnoki redszerbe tartozó versenyszámot figyelembe vettek.

A *Szolnoki MÁV-MTE* 18 olimpiai pontjával az országos rangsorban az Újpesti Dózsa, a Bp. Honvéd, az MTK-VM, a Budapesti Vasutas Sportklub és más neves klubok mögött a nyolcadik, a vidéki szakosztályok között pedig az első helyet foglalja el. A megyék közötti rangsorban Szolnok megye a MÁV-MTE által szerzett 18 olimpiai pontjával Budapest főváros mögött a második, a megyék között pedig az első helyre került.

Nem véletlen ez a rangos helyezés. A MÁV-MTE vívói 1980-ban jelentős előrelépésről adhattak számot. Elég megemlíteni, hogy kardvívóik az OB III-as osztályozón, nagyszerű teljesítményükkel, kiharcolták az OB II-be jutást. Ezenkívül a szakosztály versenyzői az előző évi eggyel szemben *két elsőosztályú*, az 1979. évi hattal szemben *10 ifjúsági aranyjelvényes minősítést* értek el. Ugyanakkor a szakosztálynak a különböző fegyvernemekben nyolc, junior, illetve ifjúsági *országos válogatott* kerettagja van. Ezekre az eredményekre bátran lehet építeni 1981-ben.

Vincze János

Gyöngyösi vasutas sízők sikere a biatlonbajnokságon

Január 16-tól 18-ig Galyatetőn rendezték a serdülők biatlon magyar bajnokságát, amelyen a *Gyöngyösi Vasutas Sport Club* sízakosztályának fiataljai is részt vettek. A háromnapos versenyen — a 80 tagú mezőnyben — a gyöngyösiek 5 első, 4 második és 3 harmadik helyet szereztek. A 27 bajnoki éremből 12-őt a GyVSC fiataljai nyertek.

A kiváló szereplés *Vasziljevics András* és *Kis György* edzők munkáját is dicséri.

Téli sportnap a Mátrában



A Heves megyei KISZ-bizottság, a megyei tanács sporthivatalával és a Kékesi SAS SC-vel január 18-án téli tömegsportnapot rendezett Kékestetőn, a déli oldalon levő sípályán. A helyszínen bárki nevezhetett sífutásban, szánkóban, lesiklásban. A versenyen több ezren álltak a rajthoz, hogy az adott versenyszámban leküzdjék a déli lejtő lankáit. Nemcsak a helyi, hanem a szomszédos megyék vasutas sportolói és dolgozói közül is sokan rajthoz álltak.

Szabó Sándor felvétele

HÍREK

— **Brigádok az iskoláért.** Mátészalka állomás Kandó Kálmán szocialista brigádja kezdeményezte, hogy a Mátészalkán dolgozó brigádok márciusban egy napi munkabérüket ajánlják fel a városi gyógypedagógiai intézetnek. Ezzel az akcióval a kollektívák az iskolai oktatáshoz szükséges segédeszközök beszerzését szeretnék könnyíteni.

— **Búcsúztató.** Negyvenhárom évi vasúti szolgálat után nyugdíjba vonult Katona János, a hatvan—salgótarjáni pft. főnökség anyagszámadója, az Április 4. szocialista brigád tagja. Ebből az alkalomból ünnepséget rendeztek tiszteletére, amelyen a szolgálati főnök mondott beszédet, majd átadták a kollektíva ajándékát.

— **Élménybeszámoló.** Görögországi útiélményeiről tartott diavetítéssel kísért előadást dr. Órai Győző főorvos, a tapolcai Batsányi János Művelődési Ház nyugdíjas klubjának tagjai részére. Az előadáson több nyugdíjas vasutas vett részt.

— **Kevesebb baleset.** A budapesti igazgatóság területén tavaly héttel csökkent a halálos és hárommal a csonkulásos balesetek száma. A munkából kiesett napok száma pedig 876-tal volt kevesebb, mint 1979-ben.

— **Aktívaértekezlet.** Január elején a MÁV fatelítő főnökség dombóvári üzemegységénél aktívaértekezletet tartottak a szakszervezeti tisztségviselők és a szocialista brigádvezetők részére. A tanácskozáson ismertették az elmúlt évi eredményeket, majd a MÁV anyagellátási igazgatóság szakszervezeti bizottságának titkára a VI. ötéves terv és az idei év legfontosabb feladatairól beszélt.

— **Szabad pártnap.** Január 27-én Sopronban, a GySEV igazgatóság tanácstermében szabad pártnapot rendeztek, amelyen Kirkovits István, a soproni postaigazgatóság vezetője beszélt a VI. ötéves tervben meghatározott vasútkorszerűsítésekről, a vontatás fejlesztéséről.

— **Nyugdíjasok találkozója.** A miskolci vontatási főnökség szakszervezeti bizottsága a közelmúltban nyugdíjas találkozót szervezett, amelyet autóbusz kirándulással kötöttek egybe. Sóstóra és Nyíregyházára látogattak.

— **Brigádvezetők tanácskozása.** Kál-Kápolna állomáson január végén tanácskozást tartottak a szolgálati helyek szocialista brigádvezetői. Értékelték az elmúlt évi munkát és odaítélték a különböző brigádcímeket. Az idén a brigádok jó munkájának elismerésére 24 ezer forint áll rendelkezésre.

— **Oktatás.** A félidejéhez érkezett a szakszervezeti politikai oktatás a hatvan—salgótarjáni pft. főnökség szolgálati helyein. Az isaszegi I-es főpályamesteri szakaszon a tavaszi munkák megkezdése előtt befejezik az oktatást. A dolgozók a társadalmunk időszerű kérdéseivel foglalkozó előadásokat kedvelik a legjobban.

— **Díszítőművészeti szakkör.** A nagykanizsai Kodály Zoltán Művelődési Házban már a harmadik évben működik a díszítőművészeti szakkör. Az idén szeptemberben ismét megkezdődtek a foglalkozások. A vasutas lányok és asszonyok a különböző tájegységek hímzésmintáit tanulják.

— **Tanulmányi kirándulás.** A nagykanizsai üzemfőnökség harmadéves ipari tanulói, akik a pécsi területi szakmai versenyen első helyezést értek el, a kapott jutalompénzből háromnapos tanulmányi kirándulást szerveztek az Északi járműjavítóba. Megtekintették a dízelés villanymozdonyok javítását, megismerkedtek az üzem munkájával.

Lakáscsere

Elcserélném kettő, plusz egy félszobás, étkezős, loggiás, komfortos MÁV-bérlakásomat kisebb komfortos, kertes lakásra, vasutas dolgozóval. Lehet tanácsi is. Érdeklődni lehet egész nap: Kovács István, Budapest XV., Lenin útja 16/b. fsz. 2.

Elcserélném Budapest, XX., Klauzál u. 42. szám alatt levő egy, plusz félszobás MÁV-bérlakásom Budapest területén kétszobás, ugyancsak MÁV-, vagy tanácsi bérlakásra. Érdeklődni lehet a fenti címen, vagy 41—64 telefonon.

Elcserélném 1,5 szobás, sötét konyhás, VIII. emeleti összkomfortos MÁV-bérlakásom Budapesten nagyobbra, vagy tanácsira vasutas dolgozóval. Érdeklődni lehet 18 órától: Györfi József, Budapest 1155, Rákos út 100., VIII. 50.

Elcserélném egy plusz két félszobás, erkélyes, összkomfortos, 67 négyzetméteres, hívóliftes MÁV-bérlakásom kisebb tanácsi összkomfortosra vasutas dolgozóval. Kizárólag Újpest, Aradi u. és környéke érdekel. Érdeklődni lehet egész nap: Soós Béla, Rákos út 102., VI. 40.

Elcserélném földszinti, egy szoba komfortos, 40 négyzetméter alapterületű, kertes MÁV-bérlakásomat nagyobbra (Budapest, X., Rákos, MÁV-lakótelep V. épület). Érdeklődni lehet: 68—34, vagy 572—483 telefonszámon. Bekkerné.

Elcserélném aktív vasutas dolgozóval budapesti, nagyméretű, jelenleg felújítás alatt álló szobakonyhás — kettő szoba komfortossá is átalakítható — MÁV-bérlakásomat (Északi főműhelytelep) budapesti komfortos, tanácsi kezelésű garzonra, vagy kis méretű egyszobásra. Érdeklődni lehet egész nap: 833—872 Szabó lakás

Elcserélném két szoba komfortos MÁV-bérlakásomat (Lehel piachoz közel) szoba-konyhás tanácsira. Érdeklődni egész nap: 494—952.

Elcserélném egy szoba komfortos, 35 négyzetméteres, virágos udvarra néző tanácsi lakásomat legalább kétszobás tanácsi vagy MÁV-bérlakásra. Érdeklődni munkaidőben 19—49, 17 óra után a 853—738 telefonon, vagy helyszínen: Budapest, IX., Hámán Kató u. 12—14. XI. lépcső, II. 93. Lazányi István.

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. A személyszállítási feladatoknál egyik fontos szempont. (Folytatása a 19. függőlegesben.) 12. Folyó a Kaukázusban. 13. Idegen férfi név. 15. Fordított baj. 17. Tompa egyforma betűi. 18. Ilyen lap is van. 19. Világtalan. 21. Nemrég elhunyt politikus. 23. Herélt kos. 24. Somogy megyei község. 26. Megváltoztathatatlannak hirdetett tan. 28. Hajszoltat. 29. Ördög. 31. Több mint ragaszkodás. 33. Egyiptomi politikus. 35. Orosz férfi név. 36. M. T. M. 37. Kárörvendő, vigyorgó. 39. Alaktalan, szabálytalan. 41. Régi űrmérték. 43. Drámai szólóének. 45. Ez bújt ki a zsákból. 47. Elmerengők, révedezők. 50. Nadir ellentéte. 52. Dunántúli folyó. 53. Petéből kelt ki. 54. Zúzza. 55. Menyasszony. 57. Magyar Távirati Iroda. 59. Éra. 60. A mai napon. 61. Rag. 63. A szekér tartozéka. 65. Hangtalan nap. 66. ... Auguste (1840—1917) francia szobrász. 68. Korlátozás, árhatár.

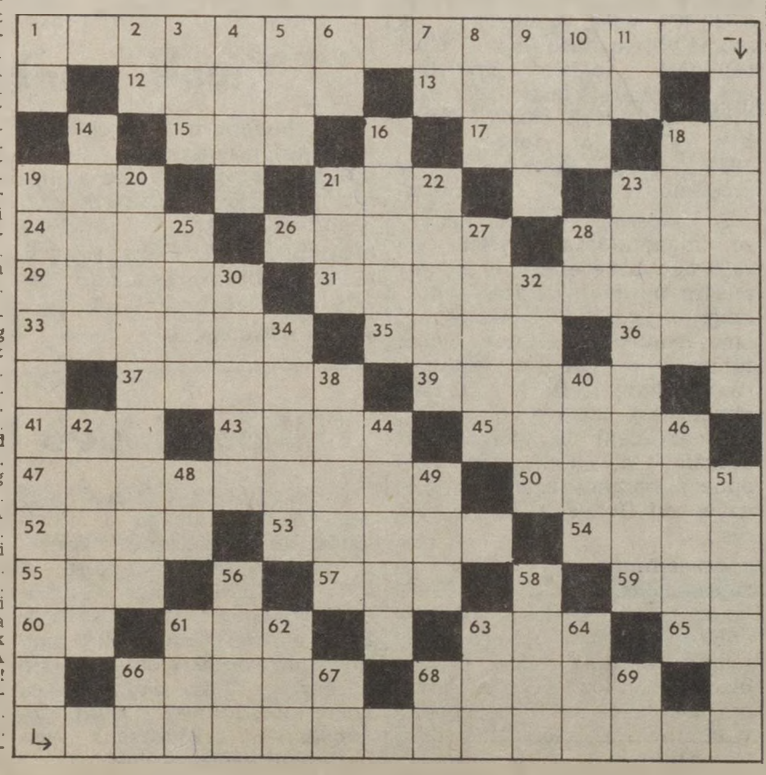
Függőleges: 1. Rangjelző. 2. Járda. 3. Tápláló ital. 4. Több ország népe. 5. Heg a testen. 6. Okozat eredője. 7. Mint 60 vízszintes. 8. Meghalt. 9. Európai főváros. 10. Kis hangszer. 11. Kötőszó. 14. Nem tegez. 16. Lakodalom. 18. Leszedhető a gyümölcs. 20. Föld alatti labirintus. 21. Ruhát tisztít. 22. Görög betű. 23. Üzemfőnökség vezetője. 25. Gyümölcsrekesz. 27. Íz. 28. Ver. 30. Vízi tündér. 32. A szerelem istene a görögöknél. 34. Gyűjt, raktároz. 38. Egy indiai fejedelemség uralkodóinak címe. 40. Közérzetben van. 42. Női név. 44. Nagy verőér. 46. Dunaújvárosi futballista. 48. O. A. 49. Relikvia része. 51. Elmagyarosodott szlovák népcsoport. 56. Nevelőnő. 58. A burgonya termése. 61. Visszavon! 62. Kilenc fele. 63. Verssorok összecsengése. 64. Római 549. 66. Tetejére. 67. Nesz páratlan betűi. 68. Éneklő hang. 69. A 2. függőleges fordítottja.

Beküldendő: vízszintes 1. és folytatásaként a 19 függőleges.

Beküldési határidő: 1981. február 26.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Az energiával való takarékosság. Az eszközkihasználás fokozása.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 1981. évi 1. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Dócs Ilona, Cigánd, Petőfi S. út 83., Lázár Sándor, Mándok, Mező I. u. 9., Tábi Tiborné, Karácsond, Szabadság u. 66., Fehér György, Pécs, Lenin tér 12., Arnyas Lajosné, Lőrinci, Árpád u. 86.



MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1063 Budapest VI., Benczúr u. 41
Telefon, városi: 229—872
üzemi: 19—77
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1964 Bp. VII., Rákóczi út 54.
Telefon: 224—818
Felelős kiadó: dr. Jandek Géza
a Népszava Lapkiadó Vállalat
igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 219—11 859
81—493. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460—6000

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXV. ÉVFOLYAM, 4. SZÁM — ÁRA: 1,30 FORINT — 1981. FEBRUÁR 23.

Ülést tartott a központi vezetőség

A testület elfogadta a vasutas-szakszervezet és a félszázalékos ÖTA 1981. évi költségvetését

Szakszervezetünk központi vezetősége február 7-én, a Vasúti Főosztály konferencia termében tartotta ez évi első ülését. Az ülésen megjelent és az elnökségben foglalt helyet *Sólyom Ferenc*, a SZOT titkára, *dr. Sárvári László*, a KPM főosztályvezetője és *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes.

Gyócsi Jenő elnök megnyitója után elsőnek a Vasutasok Szakszervezete 1981. évi költségvetését, majd a központi vezetőség, az elnökség és a titkárság első félévi munkatervét vitatta meg és az elhangzott javaslatok figyelembevételével fogadta el a testület.

Ezután *Tolnai Ildikó* titkár a félszázalékos ÖTA 1981. évi költségvetését és eljárási szabályának módosítását terjesztette a központi vezetőség elé.

Mint ismeretes, a több mint 50 éve működő 1/2%-os Önkéntes Támogatási Alap célja, egyrészt a Vasutasok Szakszervezete hatálya alá tartozó biztosítottak, és hozzátartozóik társadalombiztosítási — a magyar állampolgárok gyógyító megelőző ellátásáról szóló jogszabályokban biztosított mértéken túlmenő —, segélyezése, másrészt gyógyintézetek, orvosi rendelők létesítésének, bővítésének és korszerűsítésének segítése céltámogatás formájában.

Az alap célkitűzéseivel mindkét előterjesztés szorosan összefügg. A X. kongresszus határozata alapján *1981. január 1-től például új segélynemként került bevezetésre a cukorbetegek anyagi támogatása*, mellyel nemcsak a költségesebb diabetikus étrend terheinek enyhítését, hanem a rendszeres megelőző gondozói munkát is elősegítik. Igényjogkiterjesztésre került sor a nyugdíjas tag házastársa, élettársa, kórházi ápolási segélyét illetően is, megfelelő feltételek alapján.

Az ÖTA 1981. évi költségvetésének bevételi előirányzata 56 millió. *Ebből különböző címen, készpénzsegélyként 36 millió forintot fizetnek vissza.* Nagy összegeket fordítanak az alapból egészségügyi létesítményekre, köztük a MÁV-Kórház rekonstrukciójára.

Jelentős mértékben növekszik az idős vasutasokról történő gondoskodás intézményrendszerére, az időszakos szociális gondozásra fordított támogatás összege. A 80 ágyas vonyarcvashegyi üdülő mellett újabb üdülő bérlésével havonta 100 személlyel növekedett az időszakos szociális gondozásban részesülők száma.

A központi vezetőség a félszázalékos ÖTA 1981. évi költségvetését és eljárási szabályának módosítását elfogadta, ugyancsak elfogadta a vasutas társadalombiztosítás 1981. évi költségvetésének főbb számait magában foglaló tájékoztató jelentést.

A központi vezetőség végezetül tájékoztatást hallgatott meg a bérhelyzetről, a MÁV 1981. évi bérpolitikai intézkedéseiről, az ötnapos munkahét bevezetésének előkészületeiről, s az új, öt évre szóló vállalati kollektív szerződésekről. A vasutas-szakszervezethez tartozó három vállalat közül a MÁV és az Utasellátó új kollektív szerződést köt, míg a GYSEV, némi módosításokkal, a jelenlegi hatályát hosszabbítja meg.

Kollektívan a kollektívről

A napokban minden szakszervezeti bizalmi megkapja az 1981—85. évi *MÁV Kollektív Szerződés* tervezetét és a helyi gazdasági vezető beszámolóját az 1976—1980. évi kollektív szerződés végrehajtásának tapasztalatairól. *A szakszervezeti bizalmi csoportokban március 15-ig, ezt követően pedig a bizalmi testületi ülésén kell megtárgyalni a tervezetet és a beszámolót.*

Az új kollektív szerződés tervezetének készítői jól hasznosították azokat az észrevételeket és javaslatokat, amelyeket a korábbi bizalmi csoportértekezleten tettek a dolgozók. Természetesen, csak azokat a reális igényeket lehetett a tervezet összeállításánál figyelembe venni, amelyek megvalósításához a személyi és tárgyi feltételek biztosítottak.

Az új kollektív szerződés elkészítésével kapcsolatos közös munkánk legjelentősebb szakasza azonban igazán most, a tervezet megvitatásával kezdődik. A vita során a tartalmi követelmények mellett *fontos célkitűzésnek kell tekinteni, hogy a kollektív szerződés szabályainak megfogalmazása legyen egyértelmű, mindenki számára jól érthető.*

Az elmúlt évek tapasztalatai szerint a legtöbb észrevétel a fordulószolgálatos és vezénylés szerint foglalkoztatott (utazó) dolgozók munkaidő-beosztásával, túlórájával, pihenőidejével kapcsolatban hangzott el. Gyakran alkalmazták a készenlétre, ügyeletre, bérbesorolásra vonatkozó szabályokat is. Igényként jelentkezett, hogy a munkaruhára való jogosultság feltételeit a garanciális jogot biztosító kollektív szerződés tartalmazza.

Ezeket a kérdéseket az új tervezet az eddiginél részletesebben tartalmazza. A vitára okot adó szabályokat is igyekeztek a szerkesztők egyértelműbben megfogalmazni. A jelenleg még hatályos kollektív szerződéshez képest jelentősen kiterjedt azoknak a témáknak a köre, amelyeket a helyi szervek a kollektív szerződés függelékében szabályozhatnak.

A hatáskörök decentralizálása módot nyújt a speciális helyi körülményekhez való rugalmasabb alkalmazkodáshoz, az ésszerűtlen központi megkötöttségek csökkentéséhez. *A bővülő hatáskör az eddigieknél jóval nagyobb felelősséget hárít a gazdasági vezetőkre és szakszervezeti szervekre.* A helyi függelékek elkészítésénél is az érdekek összhangja, egyensúlya legyen az egyik legfontosabb alapelv.

Hangsúlyozni kell, hogy amit a bizalmiak most kézhez kapnak, *az vitaanyag.* A kollektív szerződés végleges formájában csak a vasutas dolgozókkal történő széles körű megvitatása után, a tervezettel kapcsolatban kialakított észrevételek, javaslatok figyelembevételével készül el.

ELŐTÉRBEN A MINŐSÉGI MUTATÓK

Új elemek a munkaversenyben

Negyedévenként értékelik az üzemfőnökségek munkáját

Közismert, hogy az elmúlt években megváltoztak a vasút vállalati gazdálkodásának közgazdasági feltételei. Előtérbe került az aktív piackutatás és fuvarszervezés, továbbá lényegesen nőtt a szállítás minőségi elemeinek szerepe az üzemvitel lebonyolításában. Ezzel egy időben jelentős korszerűsítési folyamat kezdődött el a MÁV szervezeti felépítésében is, elegendő csak az üzemfőnökségek rendszerének kialakítására, vagy az üzemvitel irányításának új rendjére utalni.

Az idei év elejétől kezdetét vette a népgazdaság VI. ötéves tervében előirányzott szállítási feladatok végrehajtása, amelyeket kedvezőbb anyag- és energia ráfordítással, a szállítókapacitás jobb kihasználásával és a munkaerő termelékenyebb foglalkoztatásával kell elvégezni.

Ezek a változások tették szükségessé, hogy a szocialista munkaversenyt az új feltételekhez igazítsuk. *Szakszervezetünk elnöksége ezért tűzte január 22-i ülésén napirendre a munkaverseny korszerűsítését.* A testület mindenekelőtt jóváhagyta azokat az irányelveket, melyek következetes valóraváltásával biztosítható a mozgalom szélesebb körű kibontakozása és a MÁV 1981. évi tervszámainak túlteljesítése.

Az irányelvekben hangsúlyozottan előtérbe került a személyszállítás kultúráltságának javítására való törekvés. Ennek a munkaversenyben is nagyobb szerepe lesz. A jövőben az eredmények értékelésekor a napi munkábajárást szolgáló személyvonatok menetrendszerű közlekedtetését is figyelembe veszik.

Hasonlóan fontos szerepet tulajdonítanak az áruszállítási terv túlteljesítésének. *Vállalati érdek, hogy a szocialista munkaverseny a versenyző egységeket, kollektívákat és egyéneket a 133 millió tonnás tervszám 2-3 százalékos túlteljesítésére ösztönözze.* Természetesen azzal minden vasutasnak tisztában kell lennie, hogy ilyen volumenű szállítási feladatot már csak a különféle minőségi mutatók javításával lehet eredményesen teljesíteni. Az irányelvekben ezért a minőségre utaló célkitűzések számszerűen is megfogalmazódtak.

A vezérigazgatóság és a vasutas-szakszervezet elnöksége nagy figyelmet fordít a hatékonyabb munkaerőgazdálkodásra. A központi célkitűzések konkrétan meghatározták, hogy a munkaidőn belüli *veszteségidőket 10—50, a túlórákat pedig 10—15 százalékkal kell csökkenteni* az elmúlt évhez viszonyítva.

Valamennyi szolgálati hely és üzem gazdasági vezetőinek, társadalmi szerveinek *nagy figyelmet kell fordítani arra, hogy a központilag kiadott célkitűzések figyelembevételével, együttesen határozzák meg saját területük egész évre szóló vállalásait*, és az ehhez kapcsolódó helyi erkölcsi és anyagi elismerések rendszerét.

A MÁV tervfeladatainak végrehajtásában az elkövetkező időszakban is *meghatározó szerep vár a szocialista brigádokra.* Tőlük azt várják, hogy vállalásaik legyenek szoros összhangban napi munkájukkal, a részükre meghatározott célkitűzésekkel és irányuljanak a munkahelyi feladatok színvonalasabb teljesítésére, a munkafegyelem megszilárdítására. Fejlesszék tovább a szocialista gondolkodásmód és magatartás elemeit a munkahelyükön és lakóhelyükön egyaránt.

Ugyancsak a munkaverseny korszerűsítését szolgálja a jelenlegi szabályzat III. sz. mel-

(Folytatás a 4. oldalon.)

Kezdetnek nem rossz

Minőségi javulás jellemezte a vasutasok januári munkáját

Januárban a vasút szállítási tevékenységét kiegyensúlyozott munka jellemezte. A bázis értéket meghaladó áruszállítási igényt sikerült folyamatosan úgy kielégíteni, hogy közben a MÁV szinte az egész hónapban 1500—1600 teherkocsinak megfelelő szabad szállítókapacitással rendelkezett.

Az év első hónapjában a vasút 9 millió 730 ezer tonna árut szállított,

ezzel a bázishoz viszonyítva 101,8, a tervet alapul véve pedig 96,8 százalékos teljesítést ért el. A többlet szállítás, illetve lemaradás abszolút értéke 167 ezer és 326 ezer tonnának felel meg.

A vasút, sőt a népgazdaság szempontjából is kedvező, hogy a bázishoz és a tervhez képest

az export szállítási igény jelentős mértékben nőtt,

ezzel szemben az import forgalomban csökkenés tapasztalható. A belföldi forgalomban a bázishoz viszonyítva 101,5, a tervhez képest 99,9 százalékos teljesítést ért el a vasút. A tranzit szállítások volumene 2,7, százalékkal volt kevesebb, mint egy évvel korábban.

A kocsiigényes szállítás teljesítése a bázishoz viszonyítva 1,2, a tervhez képest pedig 1,1 százalékkal emelkedett. Az összes kocsiigényes szállításon belül szénből 6,3, téglából és cserépből 7,8, cementgyártmányból 33, műtrágyából 5,6, tűzifából 40,9, cukorrépából 3,9 százalékkal *többet*, míg kőből 14,1, kavicsból és homokból 14,2, mészből 3,2, és cementből 9,4 százalékkal *kevesebbet* szállított a vasút, mint 1980. januárjában.

A vasúton fuvarozott élőállat-küldemények volumene 38 százalékkal emelkedett.

Az áruszállítás minősége a menetrendszerűséget, a vonatácsorgásokat és a belföldi vonatfelhasználásokat alapul véve, számottevő mértékben javult, a géprevárásokat és kilépő vonatfelosztásokat tekintve viszont romlott.

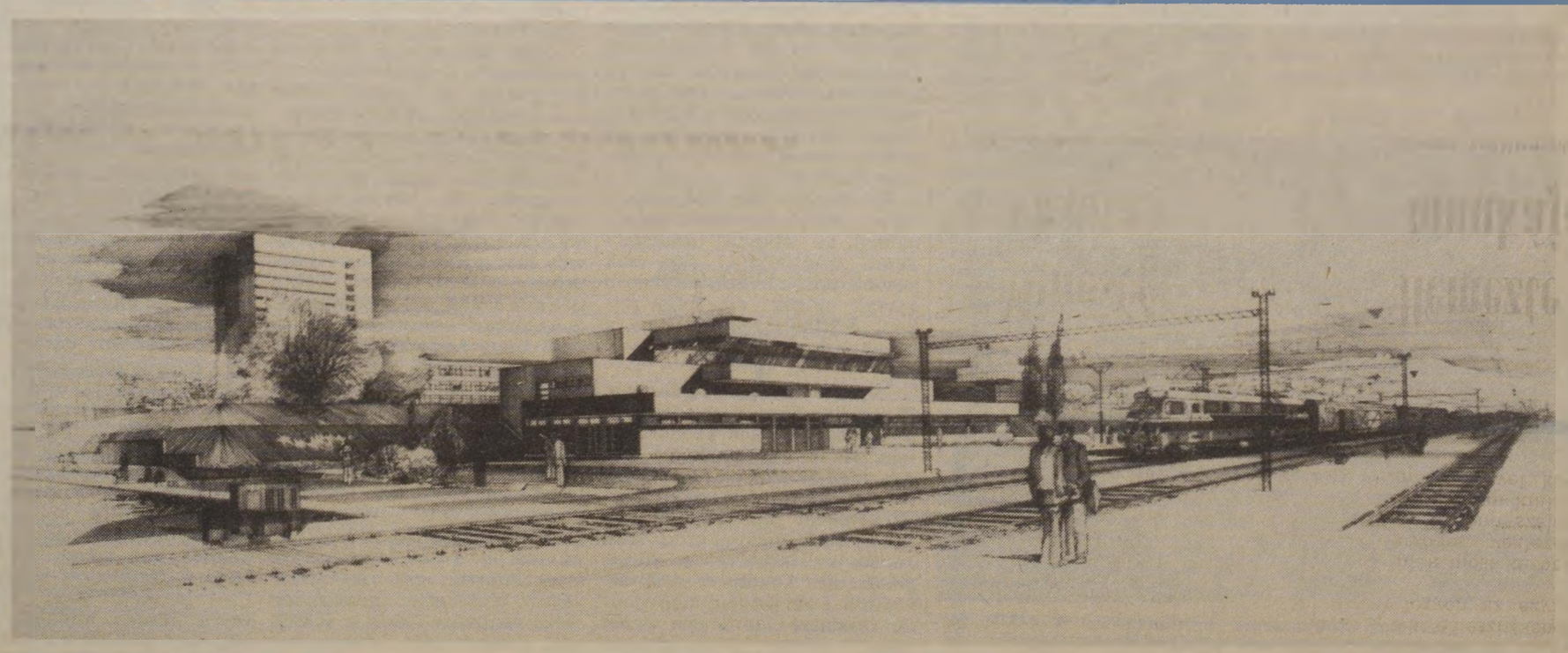
Januárban a szomszéd vasutak nem kielégítő fogadási

(Folytatás a 4. oldalon.)

Mi van a tervezők asztalán?

Ilyen lesz az új Kelenföldi pályaudvar, a rekonstrukció befejezése után

(Riport a 4. oldalon)



Nőnap előtti számvetés

Hol tartunk a párthatározat végrehajtásában?

Immár 11 éve, hogy a párt Központi Bizottsága határozatot hozott a nők gazdasági, szociális, kulturális helyzetének javítására. Egy évtized távlatából nézve a vasúton dolgozó nők helyzetében jelentős fejlődés tapasztalható, annak ellenére, hogy gondok is adódnak bőven.

Erényük a szorgalom

A vasút dolgozóinak mintegy 21 százaléka tartozik a gyengébb nem képviselői közé. Ez az arány a központi hivatalok és intézmények szakszervezeti bizottsága alapszervezeteiben lényegesen nagyobb. A nőbizottság közelmúltban készített felmérése szerint a *MÁV Nyugdíj Hivatalban* 89, a *Számítástechnikai Üzemben* 69, a BVKH-ban 74, a *Központi Számviteli Hivatalban* 84, a *MÁVTI-ban* 52 százalékos a nők aránya. S lehetne az *Anyagellátási Igazgatóságot*, a *Jegynyomdát* és többi gazdasági egységet is említeni, ahol a nők mindennapi munkája arányaiban és minőségében is pótolhatatlan.

Mint *Tóth Jánosnétól*, a központi hivatalok és intézmények szb-titkárától megtudtuk, a nők gondjainak megoldásában, annak segítésében a párthatározat óta kedvező irányban változott a szemlélet. Erre a nők szorgalmukkal, lelkiismeretes munkájukkal rá is szolgáltak. Számos területen a nők jobban megállják helyüket, mint férfi kollegáik.

Felelősségteljes munkájuk elvégzéséhez a nők rendszeresen képezik, továbbképezik magukat. Az elmúlt ötéves tervben a központi hivatalok és intézmények szakszervezeti bizottsága nyilvántartása szerint *1274 nő szerzett magasabb szakmai, politikai végzettséget*, s a nődolgozók között az általános iskolai végzettséggel nem rendelkezők száma a tudatos közművelődési tevékenység és a természetes fluktuáció következtében néhány év alatt 143-ra csökkent.

A szakszervezeti bizottság titkárán kívül a 22 alapszervezetből nyolcban szintén nők látják el a titkári teendőket, s rajtuk kívül sokan más, fontos társadalmi funkcióban végeznek közéleti munkát. A Vasutasok Szakszervezete elnökségében, központi vezetőségében, sőt a Szakszervezetek Országos Tanácsában is ott találjuk a központi hivatalok és intézmények nődolgozóit. Az már természetes, hogy a szakszervezeti bizottság munkabizottságaiban a nők arányuknak megfelelően képviseltetik magukat. Önzetlenségüket, áldozatvállalásukat — a lehetőségek határain belül — gondjaik csökkentésével is kárpótolják a gazdasági és társadalmi vezetők. *Erre jó példa, hogy az utóbbi években jelentős mértékben csökkentek a területen dolgozó családanyák gyerekeinek óvodai elhelyezési gondjai*, sőt a szakvonali vezetőkkel kialakított kapcsolatok révén még a bejáró dolgozóknál sincs ezzel kapcsolatos, kielégítetlen igény.



A MÁV Nyugdíj Hivatal Május 1. szocialista brigádja tavaly nyerte el a MÁV kiváló brigádja címet. A vasutasok özvegyei és az árvák ellátásának ügyeit intézik

Önzetlenségüknek egyik értékmérője az a sok erkölcsi, anyagi elismerés, amit az szb-hez tartozó alapszervezetek nődolgozói kaptak szakmai, közéleti munkájukért. *Az V. ötéves tervidőszakban 558 különböző szintű kitüntetésben részesültek a hivatalok, intézmények nődolgozói.* Azt is szóvá kell azonban tenni, hogy a magasabb kitüntetésekből nem részesültek az őket megillető arányban.

Íróasztalnál és a munkapadnál

A napokban, a nemzetközi nőnapra készülve, a nőpolitikai határozat végrehajtásának tapasztalatairól beszélgettünk a központi hivatalok és intézmények szakszervezeti bizottságán.

Ha a hivatalok, intézmények kerülnek szóba, sokan csak fehér köpenyes irodai alkalmazottakra, adminisztrátorokra gondolnak, pedig az szb-hez tartozó gazdasági egységekben — főként a tokodi, dombóvári, püspökladányi fatelítő üzemekben, a TBKF-nél, a központi osztószertár-főnökség raktáraiban, a jegynyomdában *szép számmal dolgoznak nők a fizikai állományú kollektívákban, szocialista brigádokban.* Közéjük tartozik *Sebestyén Péterné*, a központi osztószertár-főnökség ferencvárosi raktárának kezelője is, aki részt vett a magyar szakszervezetek legmagasabb fórumán, s ott a SZOT tagjának is megválasztották.

— Raktárunkban többségében nők dolgoznak, akik több millió forint értékű műszert és műszaki berendezést kezelnek — mondja. *Körülményeink ennek ellenére még jóindulattal sem nevezhetők rózsásnak. Gyakran 30—40 kilós ládákat mozgatunk.* Raktárunk épületállaga közismerten rossz: a tető beázik, az ablakok egyszeres üvegezésűek, aminek a hátrányát különösen az idei hideg télen éreztük. A hőmérséklet a raktárban rendszeresen a fagypont közelében van. Szóvá tettük már termelési tanácskozáson, de csak ígéretet kaptunk. Pedig ezeken a hiányosságokon különösebb anyagi ráfordítás nélkül, saját asztalosaink bevonásával is segíteni lehetett volna.

Bérfeszültség nélkül

— Az *„egyenlő munkáért, egyenlő bért”* elvet ugyan még nem sikerült maradéktalanul alkalmazni, de a szemlélet kedvező változását látom abban, hogy a legtöbb területen *megközelítettük a férfi kollégák bérét.* Az utóbbi időben egyre tudatosabban a nők közül választanak területükön középvezetőket. Ünneprontás nélkül meg kell azt is jegyezni, hogy esetenként „túl is szaladunk” a nőkérdésben. *Nem tartom jónak* — pedig én is KISZ-korosztályú vagyok! —, *hogy 15—16 éves lányokat gyakorlati tapasztalat nélkül anyagszerkezetési tanfolyamra küldenek, s miután elvégzik, csak az íróasztal mellé kerülést tekintik fontosnak.* Sőt indokolatlanul bérfeszültséget is okoznak, rontják a törzsgárda és a fizikai munka becsületét, tekintélyét. Félreértés ne essék, *tanulni kell, de az ne legyen ok a fizikai munkától való menekülésre, mert az előbb vagy utóbb megbosszulja magát.*

Bölcskei Lászlóné, a MÁV Számítástechnikai Üzemében az adatrögzítő-üzemegység vezetője. Két éve kapta meg a törzsgárdáért járó aranyjelvényt. Vasutas múltja elválaszthatatlan a MÁV gépi adatfeldolgozástól.

— Több mint három évtizede a gépesített adatfeldolgozóban kezdtem. Lyukkártván rögzítettük az adatokat. Én szinte végigjártam minden géptermet. Jelenleg 110-en dolgoznak irányításom alatt. Hogy miként vélekednek a nődolgozók a női vezetőkről? *Jó kapcsolatom van a beosztottaimmal.* Közülük kerültem ki, s nem felejtettem el honnan indultam. Tudom, mit jelent havonta másfél millió billentyűt leütni olyan zsúfolt gépteremben, ahol a zajtól egymás hangját is alig halljuk. És ilyen körülmények között is pontosan kell dolgozni, mert ma e munka nélkül a budapesti igazgatóság, de az egész MÁV fuvarozással együttjáró üzemviteli tevékenysége elképzelhetetlen. *Éppen ezért is örülök annak, hogy a mi szakmánknak, s rajta keresztül a nők munkájának is megadják a tekintélyét.*

— A helyettesem és a bizalmi partnerem is nő —, folytatja szavait Bölcskeiné. — Úgy érzem, együttműködésünk jól szolgálja a szakszervezeti tagok érdekeit. Persze, van még tennivalónk, különösen azért, hogy mindenki egyformán érezze: *a fizetésért dolgozni kell.* Ebben sokat segített a négy éve bevezetett mennyiségi és minőségi ösztönző prémium. Büszke vagyok arra, hogy a *Kaffka Margit* szocialista brigád elérte a MÁV Kiváló Brigádja címet.

— Én úgy érzem beosztottaim szeretnek, pedig megkövetelem a fegyelmet. Munkám alapján férfi kollégáim is elfogadnak. Ehhez az is hozzátartozik, hogy meg tudom mondani: *mit, hogyan kell csinálni* — jegyezte meg *Mansfeld Györgyné*, az anyagellátási igazgatóság terv- és munkaügyi osztályának vezetője, aki azt is hozzátette: — *azért ma sem könnyű a női vezetőknek.*

A központi hivatalokban intézményekben 1980-ban a természetes fluktuáció révén 154-gyel csökkent a létszám az alkalmazotti és adminisztratív munkakörökben. 1981-ben további 119 dolgozóval kevesebb létszámmal kell ugyanazt a munkát elvégezniük.

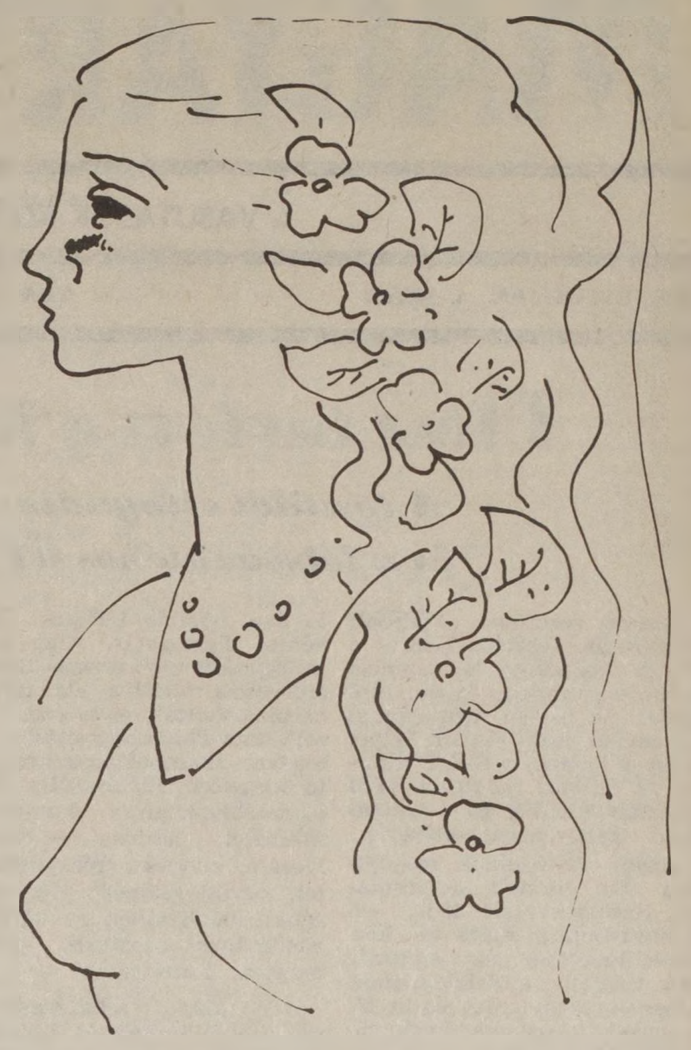
Ami tőlük is függ

Nőkkel beszélgettünk a nőkről. A véleményekből kicsendült, hogy a nők helyzetében — a meglevő hiányosságok ellenére — *jelentős fejlődés tapasztalható.* Ebben kifejezésre jut az a folyamatos politikai felvilágosító és nevelő munka is, amit a központi hivatalok és intézmények szakszervezeti bizottsága a Vasutasok Szakszervezete vezető testületeinek döntései alapján elért. A rétegpolitikai tevékenységet a nők felkészültségükkel, viselkedésükkel még kedvezőbb irányba befolyásolhatják, mert rajtuk is múlik, hogyan ítélik meg őket.

Orosz Károly

MÁRCIUS 8.

Nemzetközi nőnap



Kondor Béla-emlékkiállítás a Nemzeti Galériában

Napjainkban több rádió- és tv-műsor is jelzi: *Kondor Béla* festő- és grafikusművész születésének 50. évfordulóján visszatekint a szakma és a kritikusok.

Iskolát teremtő egyéniség, aki úgy volt korszerű, hogy léptei nyomon követhetők elődei eredményein, mondanivalója attól egyetemes, hogy műfajának öntörvényével mindent képes ábrázolni. A kondori iskola a mai fiatal grafikusnemzedék számára egy filozófikus irányt is jelent, mely egyszerre gondolat és egyszerre vizualitás.

Egy művészről beszélni — kivált, ha fiatalon lezárult pályája — megdöbbentő mementót jelent, ha — mint ő — *látnokian újat teremt főhajtásra kötelez.* Akik barátai voltunk egyszerű, de szilaj emberként ismertük. Zárkózott magánya és szigorú koncentráltsága mindanynyiunkra hatással volt. A közös kiállításokon a kollégák mindig tanulni jártak művészi alkotásaihoz.

Kondor beteljesült világa annak köszönhető, hogy rövid életének vágtájában mindent alárendelt a művészetnek. *Szárnyas férfiak, frizurátlan nők tekintenek révetegen kompozícióin.* Katartikus közegekben küzdik a XX. század harcát, önmegvallásulásaink tévútjaira figyelmeztetnek. Táblaképeinek szférájában belül érezheti magát a néző, mindig folytatható a befogadó számára is a káprázat. Voltaképp ábrázoló művészet és mégis absztrakt. Rembrandti értelemben elvont, s ezért képes az egyszerű ember is azonnal e művek hullámhosszán érteni.

A *Nemzeti Galériában* rendezett Kondor-kiállítás jó válogatásban tárja elénk az életművet. Az évforduló alkalmából főművei láthatók, s így reprezentálhatja századunk egyik géniuszának munkásságát. A kiállítás megtekintését elsősorban a szocialista brigádoknak ajánljuk.

— b —

BARTHÁNÉ, ÖT GYEREKKEL

Szocialista módon — női felfogásban

Nemrég, amikor *Szarvason* az új vasútállomást avatták, az ünnepség előtti sürgés-forgásban egy csinos, egyenruhás fiatalasszony szavaira lettem figyelmes. *„Öt gyerekkel mennénk a nyáron”*, mondta valakinek, majd hozzátette: *„az ötödik nem a mienk, de nálunk van...”*

Akkor nem volt idő beszélgetni *Bartha Józsefné* raktárnokkal, az állomás szakszervezeti bizalmijával, így csak később tudtam meg, mi van a szavak mögött. Az, hogy miként értelmezi egy asszony a „szocialista módon” jelszót.

★

— *A legnagyobb lányom Szabadkigyóson, a mezőgazdasági szakmunkásképzőben tanul, és ebben az évben végez. Még tavaly május elsején történt, hogy az egyik osztálytársával jött haza az ünnepre. Ez a kislány akkoriban került az iskolába, s állami gondozott; hamar összebarátkoztak, s az enyém úgy gondolta, töltse azt a pár napot családi körben. S mivel igen jól érezte magát nálunk, és mi is megszerettük, tovább is együtt jártak haza. Hát így kezdődött...*

Aztán nemcsak a hétvégeket, hanem a nagyszünetet is ott töltötte a kislány. *Azóta már mindnyájuknak természetes, hogy Gitta náluk van.* A gyerekek testvérüknek tartják, sőt, a tágabb család is befogadta. Ha jönnek a rokonok, négy helyett ötnek hoznak ajándékot. S már tavaly nyáron is, amikor Barthéék Siófokra mentek üdülni, Gitta is velük volt, miként azt megelőzően, karácsonykor.

— Hogy négy vagy öt gyerek van a háznál, az már nem számít, hiszen férjem is, én is négyen voltunk testvérek, s hozzászoktunk a népes családhoz. Így, amikor láttuk, hogy Gitta mennyire szeret nálunk lenni, még örültünk is, nemhogy terhünkre lett volna...

Beszélgetünk az életről, a munkáról, a sok társadalmi megbízatásról, amit ő és a férje végez. Mindketten mindenben részt vesznek. Előbb a KISZ-ben, aztán a párt-, szakszervezeti és kulturális munkában.

— *Nem is tudom, hogyan és mikor kezdődött. De arra emlékszem, hogy kislánykoromban már népi táncos, szaváló, és színjátszó voltam. Aztán folytattam Szegeden a szakközépiskolában. Amikor odavittem Klári lányomat, a régi tanárok mind megismertek. Mondanom se kell, menynyire örültem...*

Érettségi után, 1962-ben, Orosházán gyakornoskodott, majd több helyen és többféle beosztásban dolgozott. Majd közben jöttek a gyerekek, de gyesen csak egyszer volt, akkor is összesen három hónapig. A hatvanas években kevés volt még a kereset. Ezért jószágot kellett tartani, s nemegyszer 50 liba, 2 tehén, koca, meg a csirkék keltették fel hajnalok hajnalán Barthánét, a volt városi lányt. S hat órakor — mire a gyerekek ébredeztek — ő már a tejcsarnokból jött vissza. Pedig a férje is rengeteget segített.

— *Másképp nem győztem volna, hiszen mindig felelősségteljes munkát végeztem. De szerencsére a kölcsönös megértés mindenben könnyebbé tette az életet.* Az akkori sok nehézséget is, mert volt abból elég, de talán csak most utólag látjuk igazán, hogy menynyi. Persze a gyerekek is megszokták a munkát, s egymásnak és nekem is sokat segítettek. Nem vált kárukra később sem, hogy megtanultak dolgozni.

Megint a mozgalmi munkára, a szakszervezeti bizalmiságra tereljük a szót. Eleinte félt tőle, de a közösséggel és a gazdasági vezetőkkel kialakult jó a kapcsolat átsegítette a nehézségeken. Szocialista brigádban dolgozik a férj és a feleség, s ezeknek a közösségeknek is köszönhető, hogy az állomás már tizenegyszer nyerte el az *Élenjáró szolgálati hely* címet.

★

Sokat, sok mindenről beszélgettünk. Azóta is magam előtt látom a derűs, kiegyensúlyozott vasutasasszonyt, közben folyton eszembe jut egy, csak úgy mellékesen elhangzott mondata: — *Az 1500 kötetes házikönyvtárból kevés került úgy a polcra, hogy előbb el ne olvastam volna...*

Vass Márta



A MÁVTI korszerű fénymásoló berendezésén Kecskés Ferencné és Kovács Jánosné gépkezelők dolgoznak
(Laczkó Ildikó felvételei)

Megteremthető-e a mennyiség és a minőség harmóniája?

Felelősséggel az ipari termelésért

Napjainkban a különböző fórumokon egyre többet foglalkozunk azzal, hogy miképpen lehetne jobban, precizebben dolgozni, más szóval a munka minőségét javítani. Ez az igény reális, időszerű, megalapozott. Bár egy kicsit előbb ezt éreztük volna! Úgy mondják — közgazdászok és gazdasági vezetők egyaránt —, hogy eddig a mennyiségi szemlélet uralkodott, ezentúl azonban a minőségnek kell előtérbe kerülni. Én ezt úgy pontosítanám, hogy a minőségnek és a mennyiségnek mindig harmóniában kell lenni! Az egyik a másik rovására nem befolyásolható következmények nélkül. Így van ez a vasúti személy- és áruszállításban is. Felmerül azonban a kérdés: vajon beszélhetünk-e minőségről a vasúti technológiában? Hogyan kell ezt értelmezni, mik a minőségi munka feltételei? Ezekre a kérdésekre most Miskolcon és Kecskeméten kerestünk választ.

Felkészültek a változásokra

Egy-egy vidéki vasúti csomópont területi sajátosságai, ipari környezete lényegében meghatározza az áruszállítás mennyiségét és a minőségi követelményeket is. Pregnánsan tükröződik ez az együtthatás Miskolcon, amelynek tényeit *Gál Sándor*, az igazgatóság helyettes vezetője fejtegeti:

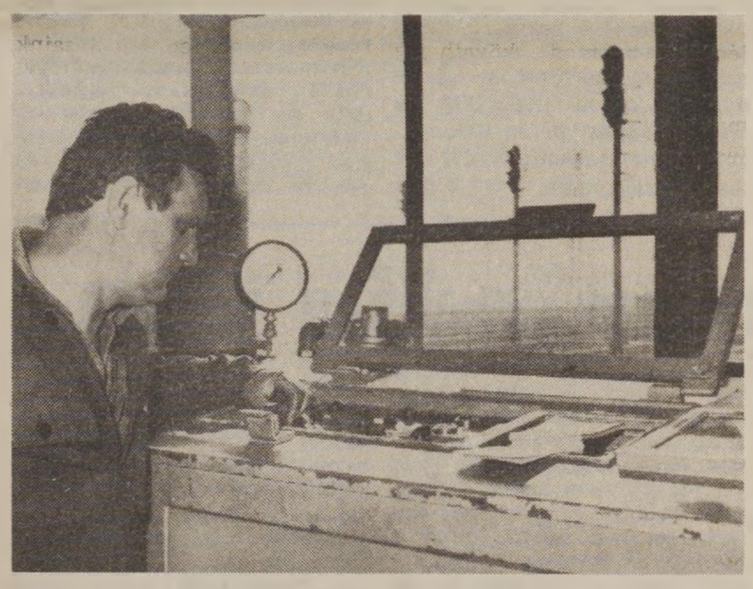
— A MÁV-nál a fuvarozásra kerülő áruk 74 százalékát iparvágányokon rakják ki vagy be. Ez az arány Miskolcon 94 százalék. E sokat mondó adat sejteti, hogy nálunk az úgynevezett „feldolgozó" tevékenység a jellemző. Nagy üzemek környezetében dolgozunk, amelyek technológiája a vasúti szállítást is befolyásolja, orientálja. *Alkalmazkodnunk kell a vállalatok igényeihez, áruik, nyersanyagaik ,természetéhez".*

Az igazgatóhelyettes néhány példát is említ. A borsodi ércelőkészítő mű naponta 5-6 ezer tonna forró dúsított anyagot szállíttat. Ennek rövid idő alatt kell rendeltetési helyére érkeznie, mert ha lehűl a dúsítmány, nehezebb annak a feldolgozása. A területen levő nagy ipari üzemek — például a *Lenin Kohászati Művek*, a *Borsodi és a Tiszai Vegyi Kombinát*, a *Tiszai Olajfinomító* — termékeinek nagy részét exportálja. A kocsikat ennek megfelelően kell kiválogatni és műszaki szempontból szigorúan ellenőrizni.

— *Nagy a mi felelősségünk, hiszen a vállalatok termelése a vasúti kocsik mennyiségétől is függ* — folytatja *Gál Sándor*. — *Az üzemeknek raktározási gondjaik vannak, ezért a kocsihiány a folyamatos termelést veszélyeztetné.* Sajnos, rapszódikus a kocsiigénylés. Előfordul, hogy egy-egy üzemnek a szokottnál sokkal több vagonra van szüksége. Ez növeli a forgalom belső feszültségeit, zavarja az elegyrendezés megszokott ritmusát.

— Ebben az évben módosulnak a miskolci igazgatóság határai.

— *Március 31-től igazgatóságunkhoz csatolják a hatvan—újszászi és a hatvan—salgótarján—somoskőújfalui, valamint a Hatvan és Pécel közti vonalszakaszt. Ez növeli gondjainkat, több lesz a munka.* A nógrádi szénmedence térségében intenzív a teherforgalom. A hatvani csomópont technikai berendezései és vágányhálózata pedig már elavult. Mi felkészültünk a változásokra, több szervezési intézkedést tervezünk. *A gazdaságosabb szállítás megteremtése a cél.* Egyre inkább előtérbe kerül a minőségi szemlélet.



Kovács István kocsivizsgáló a fékpróbapad kezelése közben

Miről vallanak a számok?

Az igazgatóhelyettes, a már ismert törekvéseken kívül — a kocsiforduló idő csökkentése, a korszerű járművek és a munkaerő jobb kihasználása — nagyon fontos feladatnak tekinti a szakszolgálatok együttműködésének összehangolását. Ennek egyik biztató jele az üzemfőnökségek létrehozása. *Ebben az évben Hatvanban és Miskolcon szervezünk még üzemfőnökséget. Ez a szervezeti forma kiválóan alkalmas a létszámhiány csökkentésére, a gazdaságosabb, hatékonyabb munkáltatás megteremtésére.*

Az igazgatóság területén dolgozó vasutasok munkáját szemléletesen tükrözik a mennyiségre és minőségre utaló számadatok. A legszembetűnőbb talán az, hogy a *MÁV hálózati áruforgalmának 25 százalékát a miskolci igazgatóság bonyolítja le.* Ezen belül a teljesítményt és az annak minőségét bizonyító számok útvesztőjében *Oránszki Zoltán*, az üzemviteli osztály csoportvezetője segít eligazodni.

— Az igazgatóság tavaly 29 millió 570 ezer tonna árut szállított, 1979-ben 30 millió 309 ezret. A kisebb teljesítménynek több oka is volt. A tervezettnél kevesebb áru „áramlott" át például közúti-ról a vasútra. Ezen kívül a beruházási stop miatt a vállalatok kevesebb tömegárut (követ, sódert, cementet és egyéb építési anyagot) szállítottak. A mi területünkön sok a tömegárut kibocsátó üzem. *Az irányvonatokkal továbbított áruszállítás viszont kedvező.* Tavaly 13 millió 254 ezer tonnát — a területen feladott árumennyiség 50 százalékát — szállítottuk így.

A fuvaroztatókkal való jó együttműködést bizonyítva a csoportvezető elmondotta, *hogy a hétvégeken átlagosan 57 500 tonna árut raknak vagonokba.* Ezzel magyarázható többek között, hogy amíg 1979-ben az egy kocsira eső árusúly 34,3 tonna volt, addig tavaly már 35,3.

Ugyancsak jó példaként említhető a 2,5 napos kocsiforduló idő, amely több mint egy nappal kedvezőbb a hálózati átlagnál. *Az exportáruk gyorsabb továbbítása érdekében tavaly 552 szovjet vagont raktak meg.* Az idén tizenegy vállalattal kötöttek előszállítási szerződést.

Hatékonyabb munka, kevesebb túlóra

A minőséggel kapcsolatos igények — különösen az utóbbi hónapokban — Miskolcon is előtérbe kerültek. *Koncz Zoltán*, a Miskolc-Tiszai pályaudvar állomásfőnöke már az ezzel kapcsolatos gyakorlati példákat, törekvéseket sorolja.

— *A minőség és a mennyiség egyik kritériuma a technika színvonala.* Mielőtt erről részletesebben szólnék, meg kell jegyezni, hogy a jövőben a pályaudvar dolgozóinak több árut kell szállítani. A borsodi iparvidék az V. ötéves tervben intenzíven fejlődött. Várható, hogy az LKM és a Diósgyőri Gépgyár ezentúl már több árut szállíttat. A szénbányák termelése is növekszik. Itt sorozzuk irányvonatokba a Borsodi és a Tiszai Vegyi Kombinát termékeit, amelyek veszélyes küldemények. *Ezeknek a kocsiknak a rendezése rendkívüli biztonságot, óvatosságot igényel.*

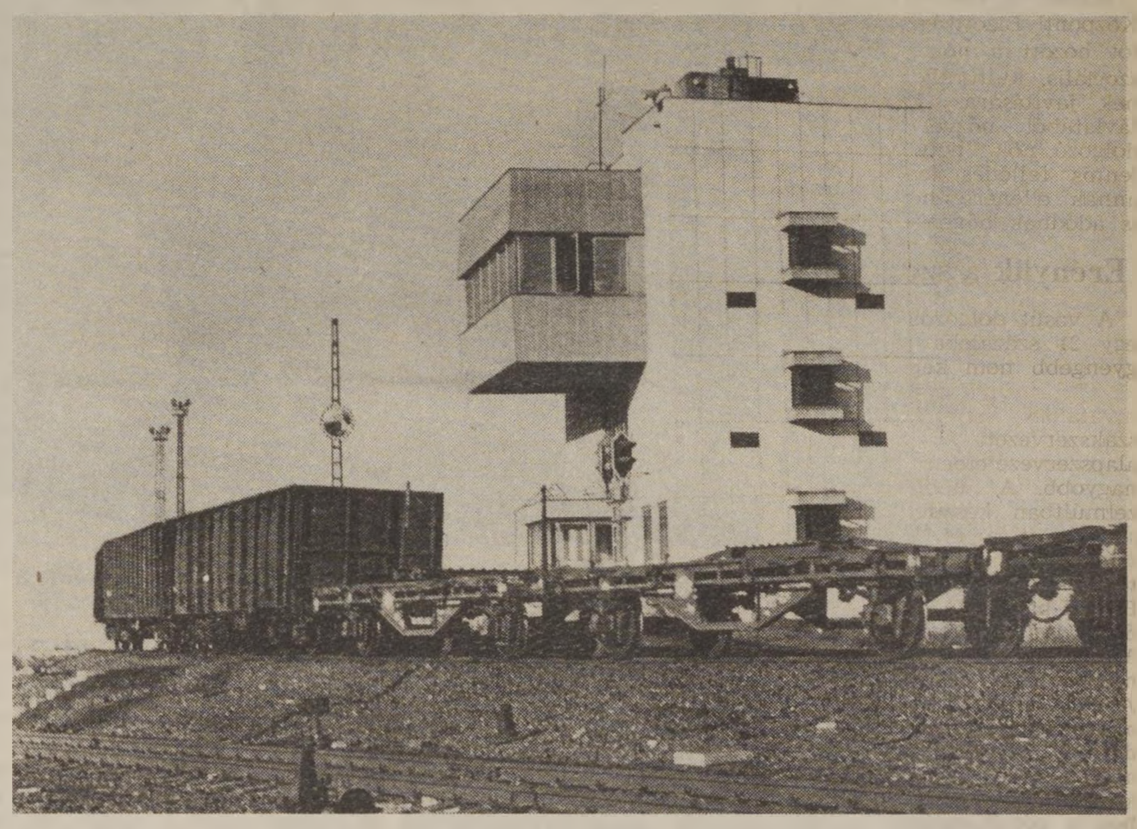
— Képesek lesznek-e eleget tenni a szigorúbb követelményeknek?

— *Szerencsére a technikai berendezéseink egyre korszerűbbek lesznek. Az V. ötéves tervben öt vágánnyal bővült a rendező kapacitása.* A gurítódombi váltókörzetben az Integra-Dominó berendezések és a tolató személyzet rádiókkal való felszerelése fokozta a biztonságot, a gyorsabb elegyfeldolgozást. A munkaerő nálunk is kevés, ennek ellenére bizakodó vagyok, mert *stabilizálódott a létszám.* 1979-ben 204-gyel, tavaly pedig már csak 43-mal csökkent a létszám. *Az elmúlt évben 25 173-mal volt kevesebb a túlóra 1979-hez viszonyítva. Ez a szervezési intézkedésnek köszönhető.* A személypályaudvaron például csak egy emberrel végezzük a szerelvények kitolását, behúzását a kis forgalmú vonalakon pedig egy, illetve két jegyvizsgálót utaztatunk. Bővült a CSM közlekedés is. Ezen kívül átszerveztük a saruzó brigádokat. 1975-ben például 13-an saruztak, most csak 8-an.

A csomópont forgalmára jellemző, hogy 24 óra alatt 180 személyvonat érkezik és indul. Az utasok száma 80 ezer. *A rendezőben 2200 kocsit guritanak, az érkező, induló, illetve az átmenő tehervonatok száma pedig 170. A pályaudvar 1850 dolgozójának figyelmes munkáját dicséri, hogy a nagy forgalom ellenére csökkent a tárgyi és az üzemi balesetek száma.*

A rendezőben *Kriston Zoltán* ténfőnök örömmel újságolta, hogy hamarosan üzembe helyezik a számítógépes kocsikövető berendezést. Ez lényegesen megkönnyíti majd az irányítók munkáját, gyorsabb és pontosabb lesz az elegyfeldolgozás és a tervezés. *Tarjáni Gyula* kocsivizsgáló pedig büszkeséggel mutatta be az országban talán egyedüli, német gyártmányú fékpróbapadot, amelynek segítségével kilenc induló szerelvény fékpróbáját lehet elvégezni.

Kaszala Sándor



A miskolci rendező pályaudvar gurítójának központi épülete (Szatmári János felvételei)

Jó irányba hatott az átszervezés

Kecskemét körzeti üzemfőnökség a múlt év júniusa óta szervezi, irányítja, ellenőrzi a hatáskörébe vont 40 állomás és a helyi vontatási üzemegység munkáját. Ami a mennyiséget illeti, elég arra utalnunk, hogy a körzeti üzemfőnökség megalakulása óta a szegedi igazgatósághoz tartozik a *Pestimre* és *Lajosmizse* közötti vonalszakasz is, miáltal 402 kilométerre növekedett a kecskeméti körzet vasúti hálózata.

Több a feladat

— *Hogy ez az „egyszerű" intézkedés mennyi többletfeladatot hárított a körzetre, az abból is következik, hogy a budapesti elővárosi forgalomban naponta 17 000 dolgozó utazik oda és vissza a lajosmizsei vonalon* — mondja *Petrák Mihály* mérnök-tanácsos, körzeti üzemfőnök. — *Átvettük ugyanakkor a tolató tehervonatok továbbítását is, amelyek személyzetét korábban Rákosrendező, illetve a Hámán Kató vontatási főnökség adta. Hozzánk „állomásítottak" Budapestről három tehervonati* (M44-es) *és négy személyvonati* (M41-es) *dízelmozdonyt — természetesen utazó és karbantartó személyzet nélkül — ezenkívül 49 négytengelyes személykocsit, amelyek műszaki karbantartásáról, időszakos nagytisztításáról és javításáról, napi takarításáról is nekünk kell gondoskodni.*

A munka mennyisége tehát lényegesen megnőtt. Mi a helyzet azonban a minőséggel?

A beszélgetés közben elhangzott vélemények azt tükrözték, hogy a vasutasok tudatába már mélyen bevésődött: *a szervezeti változásokat feltétlenül minőségi fejlődésnek kell követnie.* Eszerint dolgoznak, vagyis kezdeményeznek és cselekszenek. Ennek pedig kézzel fogható, az kimutatható és bizonyítható eredményei vannak.

Műszaki bázis Lajosmizsén

— A szokásos adatok, számok helyett talán elég annyit megjegyezni, hogy *a körzeti üzemfőnökség részére megszabott célkitűzés valamennyi mutatóját teljesítettük* — jelenti ki *Gajda Mátyás* szb-titkár. S valóban, a számoknál többet fejez ki például a dabasi és az ócsai tanácsnál szerzett értesülésünk, amely szerint *a lakosság érzékeli mind a személy-, mind az áruszállításban beköuetkezett kedvező fordulatot.* Különösen szembetűnő, hogy a munkásvonatok tisztábbak, a szerelvények fűtése, világítása kevésbé kifogásolható, mint régebben. Ha mégis akad probléma, annak oka egy-egy utas vagy néhány renitenskedő csoport helytelen magatartására vezethető vissza. *A kicsavart villanykörtét, a kiszerelt foglalatot azonban a vasutasok ilyenkor is gyorsan pótolják.*

Ennek előfeltétele az volt, hogy a körzeti üzemfőnökség Lajosmizsén *műszaki bázist* létesített, amely december 15-én kezdte meg működését. Naponta négy szerelvény tölti ott az éjszakát, s olyankor a Kecskemétről oda vezényelt kocsivizsgálók, villanyszerelők, segédmunkások kijavítják az előforduló hibákat. Ugyanott *12 főnyi kocsitakarító brigád* is tevékenykedik, természetesen váltakozó műszakban.

— *A mennyiség és a minőség összhangjának megteremtésében legfőbb tényező az ember* — mondja a körzeti üzemfőnök, majd hozzáteszi: — *A dolgozók tudata, szemlélete is sokat fejlődött az átszervezés óta.* Más szóval: a technika változásával új ismereteket kellett szerezniük és azokat alkalmazniuk. A gőzfűtési lakatos például a félegyházi vonal villamosítása, valamint az M41-es dízelmozdonyok alkalmazása óta nem gőzfűtésű szerelvényekkel foglalkozik, nem is szólva a mozdonyvezetők munkájában bekövetkezett változásokról. S már ott tartunk, hogy *az új ismereteket alig megszerzett emberek a számukra új technika megújítására is képesek.*

Takarékosan!

Így kerül szóba többek között a vontatási üzemegység világítási műhelyében dolgozó *Jedlik Ányos* szocialista brigád is, amelynek *Ragó János* a vezetője. Ez a közösség tavaly első helyezett lett az igazgatóság újítási versenyében. Javaslatukra — az energiatakarékosság jegyében — *napfénykapcsoló* működteti a Kecskemét állomáson felállított világítótornyokat. A nagy fogyasztású lámpatesteket tehát virradat után nem lehet fél vagy egy órára sem *„égve felejteni"* — ami bizony sok pénzbe kerülne —, ezenkívül országos bevezetés tárgyát képezi az az újításuk, amelynek lényege egy *„önvontató szerkezet"* a 45 méter magas világítótornyok karbantartási munkálatainak elvégzéséhez. A kezdeményező készség jellemzi a vontatásiak *Árpád* szocialista brigádját, amely jó munkájával kiérdemelte az *Ifjúsági Állami Díjat*, s amelynek tagjai sokat fáradoztak a lajosmizsei műszaki bázis létrehozásáért. Feltétlenül ide sorolható még jó néhány forgalmi-kereskedelmi brigád. Az őszi forgalmi-verseny legjobbjának például a kiskunfélegyházi *Kossuth* brigád bizonyult, a nagykőrösiek pedig az 1980. évi *tisztasági versenyt* nyerték meg, lényegesen elősegítve a kulturált utazás feltételeit. Kecskeméten a *Petőfi* szocialista brigád öregbítette jó hírnevét, *Kovács László* kocsirakományos raktárnok vezetésével.

Igaz persze, hogy fegyelmezetlenségek is előfordulnak az üzemfőnökség területén, amit mindig szigorú felelősségrevonás követ. *Ócsán* például három váltókezelőt bocsátottak el — részben munkahelyi verekedések miatt.

— *Ebből azonban nem szabad arra következtetni, hogy a budapest—lajosmizsei vonal hozzánk csatolt részének dolgozói kevésbé tesznek eleget hivatásuknak* — jegyzi meg Gajda Mátyás. — Ha már Ócsáról esett szó, illik említést tenni az ott levő szociális szálló takarítónőjéről, *Borsos Lászlónéról*, aki az épületben példás rendet, tisztaságot tart. Nagyra értékeljük ugyanígy Lajosmizse immár nyugdíjas szolgálattevőinek — *Kurta Lénárdnak* és *Huszár Ferencnek* — a helytállását. *Dr. Susla János* osztályvezető egyetértésével gondoskodtunk róla, hogy ezek a veteránok *Kiváló Dolgozó* kitüntetésben részesüljenek ...

S mert a körzeti üzemfőnökség vezetői ebben a szellemben láttak hozzá feladatukhoz, első ténykedésük közé sorolták a Pestimre—Lajosmizse közötti szakaszon a 24/24-es fordulószolgálat megszüntetését.

Előtérben a hálózat érdeke

— *Ebben már eljutottunk addig, hogy visszaadtuk a budapesti igazgatóságnak az odavezényelt hat tartalékost* — mondja Petrák Mihály. — *Helyettük a szentesi, a szegedi és a vésztői üzemfőnökségtől kaptunk kirendelteket*, ezenkívül fel kellett áldoznunk a korábbi vívmányként nálunk bevezetett négyes túrokat, vagyis a közbeváltós rendszert. De még így is több, más szervezési intézkedésre volt szükség ahhoz, hogy *emberibb körülmények között* — 12/24-ben vagy éppen 12/36-ban, esetleg 18/54 órás fordulóban — *dolgozhassanak a szegedi igazgatósághoz csatolt szakaszon is a vasutasok.*

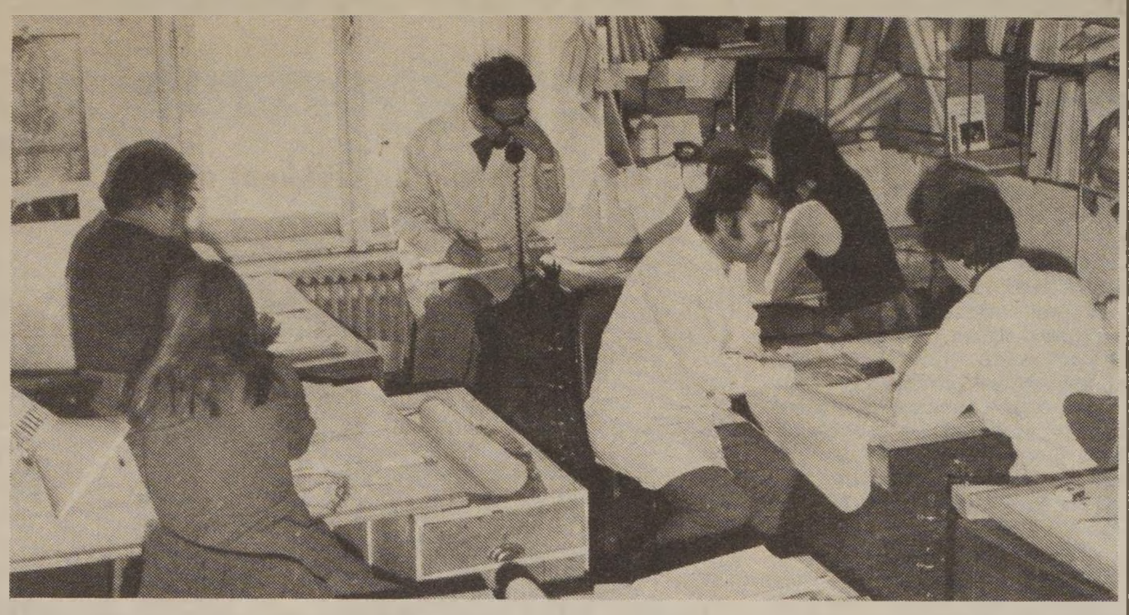
A munka mennyisége és minősége közötti helyes arány kialakításának ez is fontos részét képezi.

Kovács József

Mi van a tervezők asztalán?

Beszélgetés a MÁV Tervező Intézet vezetőivel

Munkájuk eredménye az egész országban látható. Mérnökök, technikusok, műszaki rajzolók; építészek és gépészek — tervezők. A *MÁV Tervező Intézetének* munkatársai. Jelenleg 1070-en vannak, s ha közülük kilencvenen katonaidejüket töltik, tartós külföldi kiküldetésen vagy gyermekgondozási segélyen vannak is — létszámban és feladatban egyaránt az ország legnagyobb tervezőintézeteinek sorába tartoznak. Anélkül, hogy a számok özönével fárasztanánk az olvasót, hadd említsünk meg annyit: *évente átlagosan ötmilliárd forintra tehető az a beruházási összeg*, amelyből az ő terveik alapján születnek meg a vasút új létesítményei. A teljességhez tartozik: *nem csak a MÁV-nak terveznek*, ám a tevékenységüknek csupán tíz százalékát kitevő egyéb feladat is közlekedéssel kapcsolatos. Részt vesznek a metró beruházásában, s dolgoznak a BKV-nak.



A MÁVTI 22-es osztályának statikus csoportja a Kelenföldi pályaudvar tervrajzait készíti (Laczkó Ildikó felvétele)

Van hátországuk

Az intézet 1968-ig a MÁV üzemi vállalataként működött, azóta az államvasutak önelszámoló egysége. Meglehet, akad olyan tervező vállalat, amely irigyli őket emiatt, hiszen a jelenlegi, mérsékelt beruházási lehetőségek nemigen kedveznek a tervezőknek — a hátország nélküli vállalatok immár keresik a megrendelőt. A MÁVTI nem panaszkodhat munkátlanság miatt: *van feladatuk bőven, csak győzzenek eleget tenni az igényeknek.*

A tervező asztalán levő feladatokat *Keszthelyi Ferenc* igazgató sorolja (tavaly márciusban került az intézet élére, a Műszaki Egyetem elvégzése óta — 21 esztendeje — áll a MÁVTI alkalmazásában; legutóbb osztályvezető, egyszersmind a pártszervezet titkára volt):

— Legfontosabb, kiemelt munkánk a kelenföldi pályaudvar már folyamatban levő rekonstrukciója. A feladat nagyságát érzékelteti, *hogy 1,1 milliárd forintos beruházásról van szó.* Az előkészítő tervezéseknek több éves múltjuk van, immár a kiviteli tervek zöme is kész. Hogy e nagyszabású munkálat minél zökkenőmentesebb legyen, egy részlegünket a helyszínre költöztettük: *szanálásra váró lakóépületben helyeztük el őket.* A kivitelezés az utóbbi félévben felgyorsult, s a hatodik ötéves terv időszakában — két ütemben — befejeződik. Előbb, 1983 novemberéig — vagyis még a karácsonyi csúcs előtt — át kell adni minden olyan létesítményt, amely a személy- és áruforgalom zavartalan lebonyolításához szükséges. Addig megépül az Őrmezőig húzódó, s a peronokhoz kapcsolódó gyalogos-aluljáró is: jelesül: *e beruházás hasznát nemcsak az utazni vágyók, hanem Dél-Buda tovább fejlődő negyedének lakói is élvezhetik...* A későbbiekben már csak olyan munkákra kerül sor, amelyek a rekonstrukció járulékos részei.

Készülnek a tervek

— Hogyan tovább a belvárosban, a Nyugati pályaudvaron?

— A további fejlesztés tervei most készülnek. A Westend-udvar lezárásaként, az I—IX. vágányok végénél olyan kétszintes — felszín alatti és fölötti — csarnok épül, amely kapcsolódik a metróhoz, a már meglevő peronaluljáróhoz és a Katona József utcához is. A kiviteli terveket még az idén átadjuk, s jó volna, ha a csarnok a metró átadását követően mihamarabb ugyancsak elkészülne. Van még egy feladatunk azon a környéken: *a generáltervező UVATERV altervezőjeként részt kaptunk az Élmunkás híd felújításából.*

— Minden vasutast közelről érint a MÁV Kórház és Rendelőintézet rekonstrukciója. Most azt látjuk, hogy a Rudas László utcai épületszárnyat bontják...

— Kétségkívül a nagy beruházások között kell említeni ezt is, *hiszen csupán a hatodik ötéves tervben 700 millió forintot fordít a MÁV e gyógyintézet korszerűsítésére.* Alighanem köztudott, hogy a rekonstrukciót igen nehéz körülmények között végzik, hiszen az építési terület rendkívül szűk, s a munkálatok közben a gyógyítás sem szünetelhet. Most készülnek a nagyon korszerű műtőszárny kiviteli tervei: valamennyi műtő, továbbá az intenzív részlegek ott kapnak majd helyet. Ami pedig a Rudas László utcai szárnyat illeti: a kórház gazdasági és kiszolgáló részlegei költöznek oda.

— Kórházat tervezni sajátos feladat. Miként birkóztak-birkóznak meg az egyedi tervezőkkel a MÁVTI más munkához szokott szakemberei?

— A speciális feladathoz technológiai tervezőként, bevontuk a Medicor Műveket, de a Vasútegészségügyi Igazgatóság, valamint a MÁV Kórház szakembereitől is igen sok segítséget kapunk. Így például közös orvostechnológiai bizottságot alakítottunk.

Dédelgetett vágyak

— A magasépítés után hallhatnánk-e valamit a pálya korszerűsítéséről?

— A hatodik ötéves tervben a MÁV 279 kilométer vonalat villamosít: Kiskunfélegyháza—Szeged, Aszód—Vác, valamint Budapest Kelenföld—Pécs között. A műszaki előkészítéssel már foglalkozunk. Az idén is sok, földrajzilag szétszórt feladat vár a tervezőkre és az építőkre a Budapest—Kelenföld—Hegyeshalom vonal korszerűsítésének folytatásakor. Van, ahol felüljáró épül, máshová városcsarnokot, perontetőt, vagy biztosító-berendezési épületet tervezünk. S teendőink között szerepel Ferencváros Keleti rendező-pályaudvarának korszerűsítése, valamint a záhonyi átrakókörzet továbbfejlesztése is...

Régi mondás: *a suszter lyukas cipőben jár.* Nos: az új épületeket is tervező mérnökök csupán dédelgetik azt az elképzelést, hogy egyszer ők is megfelelő munkakörülmények közé kerüljenek. Ma zsúfoltan és szétszórva — *nyolc helyen — dolgoznak;* az intézet központja a Széchenyi rakparton hajdan egy fuvaros haza volt, udvarán istállóval. (Igaz, nemcsak a MÁVTI, hanem a más ágazatokhoz tartozó tervezővállalatok dolgozói is mostoha körülmények közepette tervezik másoknak a korszerűt.) *Egy emberre 3,8—4 négyzetméternyi terület jut — ám ebből 1,5—2 négyzetméter a rajzasztal.* Jelenleg nincs olyan tanácsterem, ahol — milliós kérdésekről döntve — egy-egy tervtárgyalást tarthatnának. Minderről *Nagy Péterrel*, a szakszervezeti bizottság tavaly választott titkárával beszélgetünk.

— Jóllehet, a tervezőintézet nem iroda, az irodaházépítési tilalom a MÁVTI-ra is kiterjed. Milyen reményeik lehetnek egy esetleges költözésre?

— Jó néhány elképzeléssel javaslattal álltunk már elő. Számunkra is lett volna hely a Déli pályaudvar mellé tervezett, ám végül meg nem épülő toronyházban. Nyolctíz éve a Nyugati pályaudvar mellé is terveztünk üzemi épületet, s nagyon közel állt a megvalósuláshoz, hogy a Vörösmarty utcában, emeletráépítéssel oldjuk meg gondjainkat. Mindez anyagi és egyéb okok miatt hiúsult meg: *továbbra is dolgozunk a Déli pályaudvar melletti fabarakkban, de még a Lehel úti raktárépületben levő részlegünket sem sikerült felszámolnunk.* Jelenleg olyan lehetőség kínálkozik, hogy ha elkészül a BVKH-Skála épülete a Marx téren, akkor a BVKH mai épületét mi kapnánk meg, s igényeinknek megfelelően átalakíthatnánk. De ez jó esetben is holnaputáni téma...

Csökken a létszám

A zsúfoltságon is enyhít valamelyest a MÁV vezérigazgatójának az a rendelkezése, miszerint 1983 végéig 15 százalékkal csökkenteni kell az intézeti létszámot. Így minden második szobából, nyolctíz ember közül egy elmegy... *Az intézkedésnek természetesen nem ez az elsődleges célja, sokkalta inkább az ésszerűbb-takarékosabb gazdálkodás.* Kétségkívül a búcsúzás nem nélkülözheti az emberi konfliktusokat. Van, ahol a létszámcsökkentést nyugdíjazásokkal akarják megoldani — a MÁVTI-nál viszont másként vélekednek. Ha csak a nyugalomba vonulóktól válnának meg, növekedne az átlagéletkor, s nem volna helyük a tehetséges fiataloknak.

— *A minőségi cserék érdekében megválunk azoktól, akiknek a munkájával kevésbé vagyunk elégedettek* — mondja az igazgató. — *Ez egyben nagyobb igyekezetre készteti mindazokat, akik meglehet sejtik, hogy dolgozhatnának jobban is. Tavaly december végéig kilencvenen mentek el, s közülük csupán negyvenen nyugdíjba.*

— Mi lesz azokkal, akik kézhez kapják a munkakönyvüket?

— Akiktől meg kellett válni, azoknak a MÁV-on belül mi kerestünk megfelelő munkaalkalmat — feleli az szbtitkár, hozzátéve: *az idén 70—80 ember megy el az intézettől.*

Ha figyelembe vesszük, hogy a MÁV külszolgálatai nem bővelkednek a felsőfokú végzettségű szakemberekben, érthető, hogy szívesen fogadták és fogadják az egykori tervezőintézetieket. Az is feltételezhető, hogy ők pedig — az új közegben — bizonyítani akarnak.

Az intézetiek munkakörülményei azért a zsúfoltság ellenére is javulgatnak. Munkájukat termelékenyebbé teszi a székház földszintjén működő fénymásoló sokszorosító nyomdaüzem, amelyet az elmúlt években láttak el korszerű gépekkel. Ez tervezőnek, rajzolónak egyaránt tetemes időmegtakarítást jelent. A tervtár-elhelyezési gondokat enyhíti, hogy immár mikrofilmen tárolják a rajzokat.

Kiváló intézet

A MÁVTI az ötödik ötéves tervben kétszer — 1978-ban és tavaly — elnyerte a *Kiváló intézet* címet. Nincs olyan esztendő, amikor dolgozói közül többen is ne kapnának magas kitüntetést a KPM-től, vagy a MÁV-tól. Átlagbérük más tervező vállalatokéhoz igazodik; hogy ki mennyit kaphat, azt az országos bértáblázat határozza meg — amelynek lehetőségeivel élve igyekeznek differenciálni. Az ez évi forintok is azt bizonyítják majd: *megbecsült tagjai a vasutasok társadalmának.*

Földes Tamás

Új elemek a munkaversenyben

(Folytatás az 1. oldalról.)

lékletének módosítása. Eszerint a szolgálati helyek *„Kiváló"* címért folyó versenye évi célkitűzéseinek számát a korábbi évekhez képest jelentősen csökkentették. Így a verseny állása évközben jobban áttekinthető, egyszerűbb és érthetőbb a dolgozók számára.

Az év végére a hálózat egészén befejeződik az üzemfőnökségek szervezése. Ez indokolttá teszi, hogy az új szervezetek adta lehetőségek kihasználásával a szocialista munkaverseny-mozgalom hatékonyabbá váljon. Ezt a célt szolgálja az üzemfőnökségek évközi versenye.

Az üzemviteli szakszolgálat végrehajtó dolgozói gyakran kerülnek olyan helyzetbe, amikor fokozottabb helytállással, többlet munkával, a munkaintenzitás növelésével tudják csak a feladatokat végrehajtani.

A többlet munka évközi elismerésére a szolgálati főnököknek eddig csekély lehetőségük volt. *Az új szabályozás már lehetővé teszi, hogy az üzemfőnökségek a negyedévenként kiérdemelt jutalomösszeggel évközben folyamatosan gazdálkodjanak* és egy-egy célfeladat elvégzésére ösztönözzenek. Ezt a pénzt ugyanis kizárólag a munkaverseny eredményeinek elismerésére lehet fordítani.

A versenyben negyedévenként öt, többségében az üzemvitel minőségére jellemző mutató kerül értékelésre. Így például a személy-, illetve a tehervonatok menetrend szerinti indítása, a kocsitartózkodási egységidő csökkentése, a berakandó árutonnaterv teljesítése, a vasútigazgatóság által meghatározott olyan célkitűzés, amely az üzemfőnökség fő feladatára jellemző. Az üzemfőnökségek a negyedévi eredményeket meghatározott rend alapján értékelik és az így kiszámított, úgynevezett „T %" után 30 Ft/fő és 100 Ft/fő közötti jutalomban részesülnek. Ehhez még jó berakási teljesítmények esetén 5—20 ezer forintig terjedhető rakodási jutalmat kaphatnak.

A munkaverseny alapelvéből következik, hogy ezek a jutalmak *csak 100 százalék fölötti teljesítmények után adhatók.*

Az üzemfőnökségek versenye azonban csak akkor lehet hatékony és előremutató, ha a központi célkitűzéseket a helyi vezetők *tovább bontják túrokra, brigádokra és ahol lehet egyénekre is.* Mindezt az érintett dolgozók tudomására kell hozni, az eredményeknek pedig jó propagandát kell biztosítani. Ebben a munkában a szakszervezeti szervekre sajátos feladatok hárulnak.

A vasútigazgatóságok évközi versenye hasonló elvek alapján kerül átszervezésre. Eltérés az egyes célkitűzések között van az igazgatósági jellegnek megfelelően, valamint a „T %" után járó jutalom összegében. Ez utóbbi az igazgatóságoknál 50 Ft/fő-től 110 Ft/főig terjed, hiszen ebből az összegből az igazgatóságoknak nemcsak az üzemfőnökségek, hanem az irányításuk alá tartozó többi főnökségek jutalmát is fedezniük kell.

Minőségjavulás jellemezte a vasutasok januári munkáját

(Folytatás az 1. oldalról.)

készsége miatt 71 ezer tehérkocsival, közel 1700, a hálózatról kilépő tehervonatot kellett feloszlatni.

Januárban a vasút, becsült adatok szerint *22 millió 923 ezer utast szállított*, s ezzel a bázist alapul véve 96,8, a tervhez képest pedig 93,4 százalékos teljesítést ért el. Az utaskilométer teljesítése várhatóan 100,5 és 97,2 százalékot tesz ki.

A személyszállítás minősége a kedvezőtlen időjárás ellenére javult.

A belföldi vonatok menetrendszerűsége 0,4 százalékkal, a nemzetközi forgalomban pedig 4,7 százalékkal emelkedett. Az egy késetten közlekedett személyszállító vonatra jutó fajlagos késési idő 39 percről 33,3 percre csökkent.

Zöld út mindig van

Pataki László húszéves kocsirendező 1962. június 7-én 18 óra 55 perckor szolgálatteljesítés közben üzemi balesetet szenvedett. Mindkét lábát elveszítette, jobb keze maradandóan sérült, két ujját amputálni kellett. Az akkor még tanyasi fiatalember három évvel a baleset után kezdte el keresni a maga igazát. Tizenöt éven át várt, és reménykedett. E sorok írója hat hónapon és 19 napon át foglalkozott a Pataki-üggyel — mert ügy lett belőle —, s most, hogy megnyugodva lehet behajtani a vaskos dossziét, tanulságként idézi vissza a történteket.

Az ugrás nem sikerült

A váltás azon a napon is a szolgálati szabályzat szerint történt. *Pataki László* kocsirendező, Békés, Legelősor 36. szám alatti lakos 1962. június 7-én 18 óra 05 perckor lépett szolgálatba a békéscsabai vasútállomáson. Mint gépkísérő nyert beosztást. Munkakörébe tartozott az érkezett gépek megállás utáni leakasztása és a fűtőházba való bekísérése. Első és élete utolsó vonata a 652-es számú volt. Pataki László 18 óra 51 perckor bement a forgalmi irodába és *Józsa István* rendelkező forgalmi szolgálattevőtől kért felvilágosítást a 652-es bejárása felől. Amikor megtudta, hogy a vonat a VII. vágányra kapott bejáratot, azonnal indult fogadni. A vonat 62 kocsiból állt és egy 424-es sorozatú mozdony vontatta. A szokás és a hagyományos rend szerint az ilyen hosszú vonatnak egészen a biztonsági határig fel kell húznia, hogy a végénél is legyen határ. Pataki László a vágányok között megy, az V. számú őrhely felé. A behaladó vonat felé előre jelzést ad. A 652-es közben melléje ér. A vonat sebessége kiszámíthatatlan, de a fiatal kocsirendezők mindig bíznak magukban. Pataki László is bízik, szalad a vonat mellett, bal kezében a jelzőlámpa, abban a pillanatban ugrik, amikor egy fékes kocsi ér vele vonalba. Jobb kézzel kapja el a kapaszkodóvasat, közben valaki torka szakadtából üvölt: *„Ne ugorj, mert aláesel!"*. Szorítja a 7. kocsi kapaszkodóját, de a lábai nem találják a saroklépcsőt, *elveszti egyensúlyát és a 8. kocsi alá esik.* A 652-es a naplók szerint 18 óra 57 perckor állt meg a biztonsági határnál. A baleset 18 óra 55 és 56 perc között következhetett be.

Peleskei László főtiszt 18 óra 58 perckor értesítette *Molnár Gábor* akkori állomásfőnököt, hogy a behaladó 652-es számú vonat *„Pataki László gépkísérőt elvágta"*. Ekkor *Katona Gábor* állomásfőnök-helyettes már a helyszínen van, és közli, hogy a mentőket értesítették. A főnök madzagot kér a körülöttük állóktól, és elköti a sérült bal lábát térden felül, a jobb kezét pedig csukló alatt. A jobb lábát azonban nem tudja elkötni, mivel a combtőből kiindulva végig nyitott seb van a lábon. Pataki László a jegyzőkönyvek szerint ezt mondja az őt segítő főnöknek:

— *Nem állt meg, hiába intettem le. Ezután fel akartam ugrani a kocsi lépcsőjére, de nem sikerült és aláestem. Még szerencse, hogy gyorsan kiugrottam alóla...*

Később még ezt kérdezi a főnöktől:

— *Ugye főnök elvtárs, ebből komoly hátránya származik az állomásnak?*

A főnök így felelt akkor:

— *Maga most ne ezzel törődjön, Laci. Most az a fontos, hogy meggyógyuljon és visszatérjen közénk...*

Mindkét lábát elveszítette

A sérültet a mentők a békéscsabai városi kórházba szállították, *ahol jobb és bal lábszárait térden felül, roncsolt jobb kezén pedig első és ötödik ujját amputálták.*

1962. június 7-én 18 óra 55 és 58 perc körül Békéscsaba állomáson csendes, borult nappali világosság volt. A hőmérő +13 fokot mutatott.

Az édesanya, született *Bacskai Zsófia* huszonnyolc napon és éjszakán át ült a fia ágya mellett. Az a huszonnyolc nap és éjszaka hófehérre festette a haját, a homlokára és a szeme alá pedig ráncbarázdákat vésett.

— *Tizennégy és fél liter vért kapott a fiam.* Épen és egészségesen 70 kilót nyomott a mázsán, amikor a kórházban lemérték, 35 kilón állt meg a mutató... *Az első időben naponta kétszer, háromszor is jöttek az állomásról, és talán az isten se tudná megszámolni, hogy hányszor telefonáltak. A fiam eszméletén kívül volt, nekem adták a rendkívüli segélyt, meg azt a*

Jó előkészítés — megfontolt döntés

Az Anyagellátási Igazgatóság bizalmi testülete elfogadta a bérfejlesztési javaslatot

A Nyugati csomópont kultúrtermében tartották február 11-én a MÁV Anyagellátási Igazgatóságának szakszervezeti bizalmi testületi ülését. A tanácskozáson — amelyen *Gál László*, a SZOT főtitkárhelyettese és *Koszorus Ferenc*, szakszervezetünk főtitkára is megjelent — 65 bizalmi képviselte a négy országos osztószertárt, a három fatelítő főnökséget és az igazgatóságot.

Elsőnek az 1981. évi bérfejlesztés irányelveire és összegeinek meghatározására vonatkozó javaslatot vitatták meg. *Mannsfeld Györgyné*, az Anyagellátási Igazgatóság osztályvezetőjének az írásos előterjesztéshez fűzött szóbeli kiegészítései alapján. A javaslat abból indult ki, hogy felsőbb utasítással — évek óta először — nem írták elő a fizikai dolgozók számára a magasabb bérfejlesztést. Figyelembe véve a korábbi években a fizikai dolgozók számára kedvezőbb bérpolitikai intézkedéseket, valamint azt, hogy a megtakarított éves bértömeg bérfejlesztésre felhasznált részéből 1980. szeptember 1-től csak fizikaiak részesültek, *a javaslat az osztószertáraknál most a nem fizikaiak számára 5 százalékos, a fizikai dolgozók részére 4,8 százalékos bérfejlesztést kezdeményezett.*

Ez azonban korántsem jelentette, hogy kevesebb jut a fizikai dolgozóknak, hiszen a teljesítménytől függő bérarányok növelését is a bérfejlesztési keretből kell megvalósítani. Ez az osztószertárak teljesítménybéres dolgozói számára havi 50 forintos átlagot jelent, s így a fenti személyi alapbéremelésekkel együtt *az osztószertárak fizikai dolgozói átlagosan 5,4 százalékos emelésben részesülnek.* A javaslat arra is felhívta a figyelmet, hogy a nők egy főre jutó bérfejlesztése — ahol még hátrányban vannak — magasabb legyen, mint az azonos munkakörben dolgozó férfiaké. *A bérek egyéni elosztását differenciáltan, a végzett munka mennyisége, minősége és hatékonysága alapján kell elvégezni*, s az új béntételek alsó határainak közelítését — amit minden dolgozónál 1983. március 31-ig kell elérni — már most meg kell kezdeni.

A fatelítő főnökségek fizikai dolgozói számára 3,6 százalékos, a nem fizikai dolgozók számára 4,3 százalékos személyi alapbéremelést irányoztak elő. Ennek indoklása azonos az osztószertárakéhoz, hiszen a teljesítmények 50 Ft/fő/hó növelésével a fizikai dolgozók itt átlagosan 4,4 százalékos emelésben részesülnek. *A nők javára differenciálni itt csak a Püspökladányi Fatelítő Főnökségnél kell a nem fizikaiaknál*, ahol a férfiak kategória-beállása 61, míg a nőké csak 32 százalékos.

Az Anyagellátási Igazgatóság általános bérfejlesztése 2 százalékos, s ezen túlmenően létszám megtakarítása alapján még 2,7 százalékot fordíthatnak tartós bérfejlesztésre.

Winnhoffer Viktor szb-titkár a testületi vélemény alapján úgy értékelte, hogy a javaslat helyesen vette figyelembe a korábbi feszültségeket és jó alapot ad az igazságosabb bérezés megvalósítására. Ennek gyakorlati végrehajtásában kiemelkedő a bizalmiak szerepe, hiszen egyetértési jogukat gyakorolva, gazdasági partnereikkel nekik már névre szólóan kell meghatározniuk a bérfejlesztés mértékét.

A vitában elsőként *Pintér János*, a Tokodi Fatelítő Főnökség vezetője szólalt fel és méltatta, hogy a javaslat jól közelíti a három azonos munkát végző fatelítő üzem bérarányait. *Tóth István* (Landler Osztószertár) a helyes differenciálás követelményeire hívta fel a figyelmet és megkérdezte, hogy az új bérszabályzat mellett is érvényes lesz-e a 25 éves törzsgárdatagok számára biztosított 300 forintos plusz, ami a fokozott megbecsülést juttatja kifejezésre. *Holló László* (Északi Osztószertár) a fokozott mennyiségi és minőségi követelményekkel indokolta a főnökségüknél dolgozók magasabb bérarányait. *Ulveczki Pál* (Püspökladányi Fatelítő) bizalmi társai és a tagság nevében egyetértett a javaslattal, s kiemelte az alkalmazotti bérfejlesztés ezúttal kedvezőbb arányainak nagy jelentőségét.

A bizalmi testület a bérfejlesztési javaslatot egyhangúlag elfogadta, majd vita után elfogadta az 1981. évi prémiumszabályzatot is.

Ezt követően szólalt fel a tanácskozáson *Gál László*, a SZOT főtitkárhelyettese. Elismeréssel értékelte a bizalmi testület munkáját, hiszen személyesen győződhetett meg arról, *hogy az üzemi demokrácia előírásait betartva hozták meg döntéseiket.* Arra kérte a bizalmiakat, hogy munkahelyükre visszatérve ismertessék szakszervezeti csoportjukkal az itt hozott határozatokat, adják meg részükre a helyes, tényszerű tájékoztatást. Munkájukban, a végrehajtás során pedig következetesen szerezzenek érvényt mindannak, amihez ezen a testületi ülésen — jól megfontolva a közös érdekeket — egyetértésüket adták.

Lőrincz János

Komoró és Fényeslitke között

Elkészült a második vágány

Komoró—Fényeslitke állomások között a napokban adták át a forgalomnak a második vágányt. A vágány átadásával egyidőben megkezdte működését az átalakított, térközbiztosításra kiépített Integra-dominó—55. típusú biztosítóberendezés is.

A felsővezeték építését csehszlovák szakemberek végezték. Az új vágány átadásával jelentősen megnő a záhonyi átrakókörzet átbocsátó képessége. A rakott vonatok hamarabb jutnak el az ország belsejébe, gyorsabbá válik a tranzit forgalom is.

Az SZKP XXVI. kongresszusa tiszteletére

Záhonyi szocialista brigádok az áru gyorsabb átrakásáért

A versenyidőszakban csökkent az egy kocsira eső tartózkodási idő

A záhonyi üzemigazgatóság — *Papp Sándor* kocsimester vezette — Kilián szocialista brigádja, az SZKP közelgő XXVI. kongresszusa tiszteletére kezdeményezte, hogy az átrakó körzet több mint 400 brigádja pótfelajánlással köszöntse ezt a rangos politikai eseményt.

Az elmúlt év novemberében rendkívüli brigádvezetői tanácskozáson beszélték meg az uzsgorodi aligazgatóság dolgozóinak munkaversenyéhez való csatlakozás lehetőségeit, amelynek lényege

a határforgalom gyorsabb és szervezettebb lebonyolítása.

Az eltelt három hónap alatt a munkáskollektívák sokat tettek az uzsgorodi aligazgatóság vállalásainak mielőbbi teljesítéséért. *Megszervezték többek között az áruk gyors átrakását.* A magyar vasutasok eddig 1074 széles vonatot fogadtak és — a hideg tél ellenére — egy százalékkal több széles kocsit raktak át, mint a bázisidőszakban.

Ugyancsak egy százalékkal csökkentették a szovjet kocsik magyarországi tartózkodási idejét is. A versenyidőszakban

az egy kocsira eső átlagos tartózkodási idő 83 óráról 75-re csökkent.

Növelték a széles kocsikba való áruberakást. 3429 kocsit — öt százalékkal többet, mint az elmúlt év azonos időszakában — raktak meg áruval és továbbítottak a határon túlra.

Csap és *Bátyú* állomások többször igényeltek rendezett, fedett, illetve nyitott vonatokat. A brigádok ezt mindig teljesítették. Rakodás közben tíz százalékkal kevesebb szovjet kocsi sérült meg, amely körülbelül kétezer rubel megtakarítást eredményezett.

Három hónap alatt

kilencven esetben küldtek normál nyomtávon gépet az üres szovjet kocsikért, és azokat soron kívül megrakták.

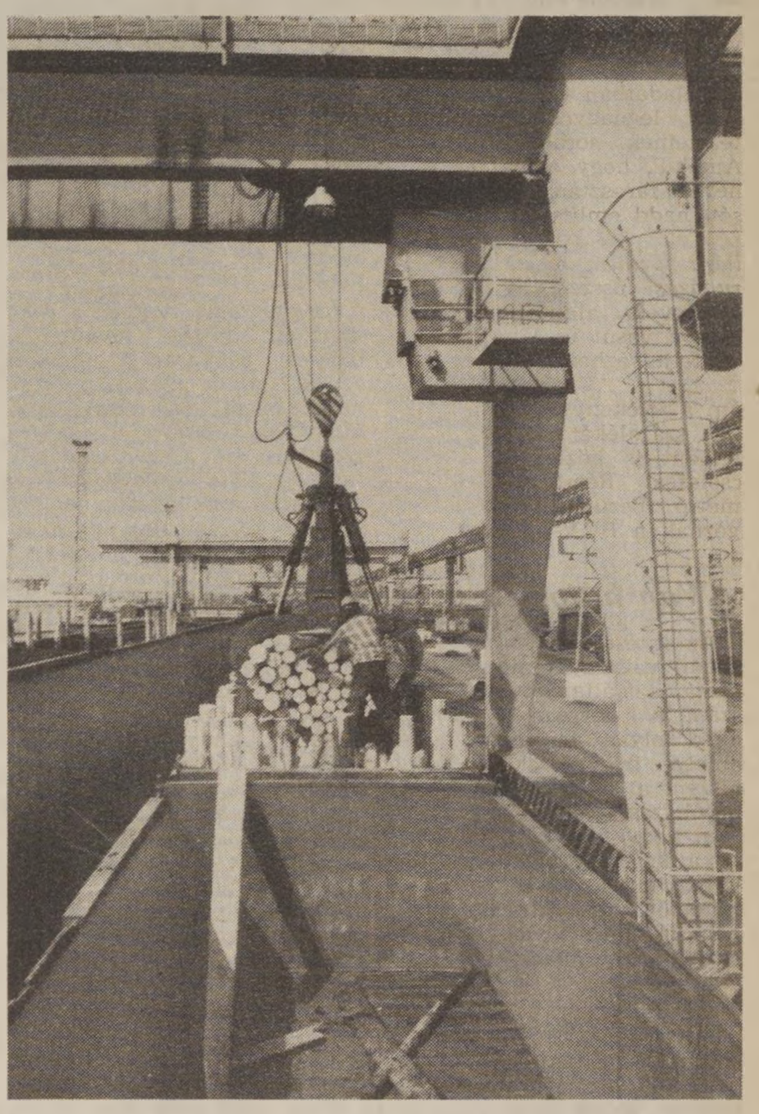
Ezzel csökkent a szovjet kocsik tartózkodási ideje.

A záhonyi szocialista brigádok több mint háromezer tagja ezenkívül rendkívüli társadalmi munkát is vállalt. Novemberben és decemberben például száz dolgozó összegyűjtötte a pályaudvaron levő hulladékfát, amelyet átadtak a szertárnak értékesítésre. Decemberben a pályafenntartás negyven dolgozója segítette az áruk átrakását.

Február elején a gépesített rakodási főnökség tmk-műhelyének háromszáz dolgozója hét áruátrakó kisgép, egy MTZ és egy Clark gép javítását végezte el soron kívül.

A záhonyi üzemi KISZ-bizottság az SZKP XXVI. kongresszusa tiszteletére vetélkedőt rendez, *„Az SZKP története, a Szovjetunió társadalmi és gazdasági fejlődése"* címmel. A vetélkedőn 35 KISZ-alapszervezet vesz részt. A döntőt február 20-án rendezik. A zsüri munkájában a csapi Komszomol képviselői is részt vesznek.

Az uzsgorodi aligazgatóság és a záhonyi üzemigazgatóság társadalmi és gazdasági vezetői a közelmúltban áttekintették az SZKP XXVI. kongresszusa tiszteletére indított munkaverseny-felajánlások teljesítését, és megbeszélték a verseny kiszélesítésének további lehetőségeit.



Az eperjeskei darus átrakóban a hatalmas markoló segítségével gyorsan halad a munka

pénzt is, amit az állomás dolgozói adtak össze. Álltak az ágy mellett szótlanul, és én akkor tudtam meg, hogy a vasutasok milyen emberek... A 28. nap után a fiam magához tért, és az orvosok közölték, hogy most már biztosan életben marad. *Attól kezdve aztán miért, miért se, elmaradtak a látogatók.* Csak még egyszer, a jegyzőkönyvezéskor jöttek be, a fiam nem tudta aláírni, mert a jobb keze mérő pólyában volt...

Ebben a jegyzőkönyvben többek között szó szerint ez áll: *„Akkor én úgy láttam, hogy nem túl nagy sebességgel közeledik a vonat. Elhatároztam, hogy felugrok rá...* Valameddig szaladtam a vonat mellett és akkor az egyik fékes kocsira fel akartam ugrani. A bal kezemben a jelzőlámpa volt, a jobb kezemmel kaptam el a kapaszkodóvasat. Felugrás előtt úgy emlékszem valamiben megbotlottam, így a felugrás nem sikerült úgy, ahogy én azt akartam, mert mindjárt leestem. A baleset bekövetkezése után történtekre nem emlékszem. Arra vonatkozólag, hogy egy véres cigarettatárca milyen formában volt nálam, nem emlékszem, mert én nem is dohányoztam, amit bizonyíthat *Szugyiczki Mihály* tolatásvezető és *Mari Tamás* kocsirendező. *Arról tudomásom volt, hogy gyorsan mozgó járművekre fel- és leugorni tilos, mert balesetveszélyes.* A balesetem bekövetkezéséért nem hibáztatok senkit sem. Mást mondani nem tudok, semmit el nem hallgattam..."

Kiáltó közöny

Az első baleseti jegyzőkönyvön érdekes módon nincs dátum. Kilenc ember, kilenc vasutas: vonatvezető, fékezők, forgalmi szolgálattevő, főnök, mozdonyvezető, fűtő mondta el az igazmondásra való figyelmeztetés után a vallomását, és hitelesítette azt aláírásával. A mozdonyvezető, és a mozdonyfűtő csak másnap, a lakásukra küldött, őket a jegyzőkönyvezésre hívó értesítőtől szerzett tudomást a balesetről. *Such Mihály* fűtő vallomásából: *„Semmiféle rendellenességet vagy kiabálást a vonat megállásáig nem észleltem."*

A mindent eldöntő bizonyítékot, egyetlen ember: *Sulyos Pál* vonatvezető vallomása jelentette:

„A forgalmi iroda előtt haladtunk el a 652-es poggyászkocsijával, amikor láttam, hogy a gépkísérő olyan mozdulatot tesz, mintha fel akarna ugrani a középső lépcsőre. Erre én ekkor rákiáltottam, hogy ne ugorj, mert alászel. Láttam, hogy ezután megtorpan és megáll. Ezután én már hátra nem figyeltem, hanem előre néztem. A balesetről csak akkor szereztem tudomást, amikor megálltunk és láttam a forgalmi iroda környékén a csoportosulást, ahova aztán én is gyors léptekkel siettem."

A jegyzőkönyv végén nyolc más vasutas után Sulyos Pál vonatvezető még egyszer szót kér és kap:

„Megjegyezni kívánom, hogy Pataki László nekem is volt beosztott fékezőm és figyelmeztetés ellenére is előfordult, hogy kocsikapcsolás alkalmával utasítás ellenesen, virtuskodva látta el a szolgálatát. *Tapasztalatam az, hogy azok a gépkísérők, akik nem állandóan ilyen beosztásban teljesítenek szolgálatot, hanem helyettesítők, nem szoktak kimenni a vonat megállási helyéig, hanem gyakran felugranak a vonatra, és ezzel saját testi épségüket veszélyeztetik..."* Nemcsak a szavak, a mondatok súlyosak, az aláírás is az: *Sulyos Pál.*

És Sulyos Pál mázsásan súlyos vallomása 18 évre lezárta a Pataki-ügyet. A precíz pontosságot követelő MÁV Szegedi Igazgatóságán és a békéscsabai vasútállomáson egyszerűen elfeledkeznek arról, hogy helyszíni szemlét tartsanak. A cigarettatárca is örök rejtély marad, s az sem érdekel senkit, hogy milyen viszonyban volt a balesetet szenvedő *Pataki László Sulyos Pállal.* Ha nem 18, hanem 38 évvel ezelőtt történt volna a baleset, hajlamos lennék azt hinni, hogy a vonatvezetőt „felkérték" erre a pótlólagos vallomásra. De így mit higgyek?!

Epilógus helyett

Az édesanya szavai fia további sorsáról:

— Én jártam el mindenben. Az uram a szövetkezet állattenyésztésében dolgozott, amíg le nem rokkant. *Laci fiam a két vasúti biztosítás után 33 ezer 580 forintot, amikor pedig 100 százalékos rokkantnak nyilvánították 25 ezer forintot kapott.* A vasút egy fillér kártérítést sem fizetett, minden kérelmünket mindig elutasították. Összehívtam a testvéreket, a másik három gyerekemet és elmondtam nekik a tervemet. Tegyük össze az erőnket, adjunk túl a tanyán és építsünk új otthont bent Békésen, útközelben. Olyan házat teremtsünk, ahol amíg mi élünk az urammal együtt, mi gondozzuk a fiamat, ha pedig mi elmegyünk, egy testvér családdal együtt költözhessen ide, és segítse Lacit szív szerint, ahogy kell!...

A békési tanács jutányos áron adott úthoz közel eső telket, és az OTP-től kapott kölcsön segítségével megépült a ház. Talán így is kéne írnom: a szeretet, a megértés, a tisztesség otthona, ahol Zsófia nagymama és a papa legnagyobb örömére egy kétéves kislány szaladgál az udvaron. Az aranyhajú kislány is a testvéri szeretet révén született.

— A védőnő lányom nem bírta elnézni, hogy a fiam örökké szomorú és magányos. Ha csak tehette, csalta és vitte magával presszóba meg emberek közé. *Így ismerkedett meg Laci a menyemmel a Gyulai gyógyfürdőben.* A menyem is mozgássérült, kétoldali csípőficammal született, de az a fontos, hogy szeretik, megértik egymást és boldogok. Csak ez a fontos...

... Pataki László első levelét 1980. május 22-én kaptam kézhez. A személyes találkozás során minden régi idő sárgította papírt összeszedtünk és a jogászokkal együtt újra meg újra olvastuk a sorokat. A századik, vagy ezredik (?!) olvasás után kerestem föl *Koszorus Ferencet*, a vasutasszakszervezet főtitkárát, aki csak ennyit mondott:

— *Mindent megteszünk, mert ez a dolgunk, ezért vagyunk...*

Gáspár Imréné dr., a Vasutasok Szakszervezete munka- és környezetvédelmi osztályának vezetője akkor ezt tette még a főtitkár szavaihoz:

— *Az igazság méltányossága sohasem évülhet el. És mi erre nagyon odafigyelünk...*

S most, hogy elém teszi az aktacsomó utolsó papírját, csak ennyit mond: *„Pataki László kárigényét méltányosságból elismerték és szociális körülményeire tekintettel 1980. július 1-i visszamenő hatállyal, havi 2000 forintos járadékot állapítottak meg számára".*

Németh Sándor

REPÜLJ, MADÁR!

A kisunoka napokig rimánkodott a nagyapjának, hogy vegye meg azt a kalitkás madarat, amit az egyik kirakatban láttak.

Az öregember először nemet mondott, de aztán nagyot gondolt, és egy napon hazavitték a kalitkás madarat. Az ötéves kisfiú örvendezett. A nagypapa meg olyan szomorú lett, hogy azt még a kisunokája is észrevette.

— Miért búsulsz, nagypapa?

— *Sírni is tudnék* — mondta az öregember —, *mert látom, hogy milyen keservesen pityeg ez a kis ártatlan itt a kalitkában.*

— Mi az, hogy pityeg?

— Hát sír. Biztosan eszébe jutott az erdő, mező, ahol szabadon röpködhetett, meg az édesanyja, a testvérei, játszótársai...

— Azért nem kell neki mindjárt pityegni! — mondta részvéttelenül a gyerek. A nagyapja meg így válaszolt:

— *Majd meglátnám, hogy te mit csinálnál, ha bezárnának valahová?!*

Ennek is eljött a napja. Amikor kimentek a hétvégi házba, az öregember a gyerekre zárta az ajtót. Kapálgatott kinn a kertben, nézegette a fáit, s oda sem figyelt a nagy dörömbölésre, ajtórugdosásra, amit a kisunoka művelt ott bent.

A gyerek hiába nyitotta ki az ablakot, mert rácsos volt, azon át sem szabadulhatott. Nagy sokára aztán csak megsajnálta a lurkót az öreg, és az ablakhoz ment.

— Majd adok be neked ennivalót meg vizet, mint ahogy te teszed a kismadárral.

— *Eressz ki, nagypapa!* — bömbölt, rimánkodott a gyerek, — *és engedjük el a madarat is.*

Másnap újra kijöttek a telekre, és hozták a kalitkát. A gyerek a tenyerébe tette a kis foglyot, s azt mondta:

— *Repülj, madár!*

A nagypapa meg azt magyarázta, hogy milyen nagy dolog a szabadság, és remélte, hogy kisunokájának egy életre szólt a lecke.

Dávid

MIT KELL TUDNI

A nyugdíj összegének módosításáról

Az öregségi, illetőleg a rokkantsági nyugdíj, valamint a baleseti rokkantsági nyugdíj mértéke a nyugdíj megállapítása után szerzett szolgálati idő figyelembevételével módosítható. A szolgálati időnek azt a tartamát azonban, amely alatt a nyugdíjat korlátozás nélkül folyósították, figyelembe venni nem lehet.

Az öregségi nyugdíjnál tehát a nyugdíjazás utáni szolgálati időből *az az időtartam számítható be, amely alatt a nyugdíj folyósítása szünetelt,* a rokkantsági, illetőleg a baleset nyugdíjnál pedig az az időtartam, amely alatt a nyugdíjat munkaviszony miatt korlátozottan folyósították.

A nyugdíj összegének módosításakor a nyugdíj megállapításának alkalmával számításba nem vett töredékidőt a nyugdíjazás után eltöltött időhöz hozzászámítják.

Az 1975. június 30. után megállapított nyugdíj az eredeti átlagkereset és az ismertetett szolgálati idő figyelembevételével, a nyugdíjskálának megfelelően módosul. *Az öregségi vagy a III. csoport szerinti rokkantsági nyugdíj például 25 évi és 280 napi szolgálati idő alapján a havi átlagkereset 63 százalékában került megállapításra.* A nyugdíjas nyugdíjának megállapítása után három évi és 90 napi olyan szolgálati időt szerez, amely alatt a nyugdíj folyósítása korlátozva volt, illetőleg szünetelt. *A nyugdíj módosított mértéke az egybeszámított 29 évi szolgálati időnek megfelelően, az átlagkereset 67 százaléka lesz.* Vagy például, ha az öregségi nyugdíjat eredetileg 17 évi szolgálati idő alapján az átlagkereset 47 százalékában állapították meg, kétévi újabb munkaviszony esetén a nyugdíj összege a 19 évi szolgálati idő alapján az átlagkereset 51 százalékára módosul.

A nyugdíj mértékét legkorábban a munkaviszony megszűnését, egyéb esetben (pl. szövetkezeti tagság esetén) a munka abbahagyását követő hónap első napjától lehet módosítani.

Öregségi, rokkantsági, illetőleg baleseti rokkantsági nyugdíjat az említett időpont után szerzett szolgálati idő minden figyelembe vehető éve után a nyugdíj — tehát nem az átlagkereset — egy és fél százalékával emelik fel. Ebből a szempontból sem lehet figyelembe venni a szolgálati időnek azt a tartamát, amely alatt a nyugdíjat korlátozás nélkül folyósították.

Ha például az 1974. június 15-től nyugdíjazott személy 1975. július 1-től háromévi olyan szolgálati időt szerez, amely alatt a nyugdíj folyósítása szünetel, nyugdíjának összege 4,5 százalékkal emelhető fel.

Az öregségi, illetőleg a rokkantsági nyugdíj, továbbá a baleseti rokkantsági nyugdíj összege újból megállapítható, ha a nyugdíj első ízbeni megállapítása után a nyugdíjas szolgálati időt szerez, és ennek tartama alatt legalább 36 havi keresettel rendelkezik. A beszámítható szolgálati időre, illetőleg a figyelembe vehető keresetre vonatkozóan eltérő szabály érvényesül. Az újbóli megállapításnál a szolgálati idő szempontjából a korábbi nyugdíjazáskor már figyelembe vett szolgálati idő teljes tartamát számításba veszik, a nyugdíjazás utáni szolgálati időből pedig azt a tartamot, amely alatt a nyugdíj folyósítása szünetelt, vagy a nyugdíjat korlátozottan folyósították. A 36 havi kereset szempontjából kizárólag a bérrel ellátott időtartam vehető figyelembe, a kieső idők (táppénzes betegség, fizetés nélküli igazolt és egyéb távollétek) nem számíthatók be. Ebbe a 36 hónapba azt az időt is be lehet számítani, amely alatt a nyugdíjat korlátozás nélkül, teljes összegben folyósították, tehát ami szolgálati időt nem képez.

Az 1975. július 1. előtt megállapított — bármelyik jogszabály alapján — *nyugellátásban részesülő nyugdíjas is kérheti nyugdíjának újbóli megállapítását az ismertetett szabályok szerint.* A korábbi nyugdíj alapját képező szolgálati idő tartamát ilyen esetben is változatlanul veszik figyelembe, azt az új *(1975. július 1. utáni)* társadalombiztosítási törvény alapján átszámítani nem lehet.

A rokkantsági, illetőleg a baleseti rokkantsági nyugdíjat öregségi nyugdíjra átcserélni nem lehet. Az öregségi nyugdíjra jogosultságot azonban a baleseti rokkantsági nyugdíj csak abban az esetben zárja ki, ha ennek összegét szolgálati időként figyelembe vehető jogviszonyban elért kereset alapján állapították meg.

Az öregségi nyugdíj megállapítása után annak a nyugdíjasnak, aki egy évet (365 napot) munkaviszonyban vagy szövetkezeti tagként eltölt, ösztönző nyugdíjpótlék jár, ha nyugdíját kérelemre, vagy a foglalkoztatási keret kimerítése után szüneteltetik.

A munkaviszonyban vagy ipari szövetkezeti tagként munkában töltött idő számításánál a szolgálati időnek azt a tartamát kell figyelembe venni, amely alatt az igénylő munkaideje a munkakörére megállapított törvényes (teljes) munkaidőt elérte és munkabért *(munkadíjat)* kapott. A munkában töltött idő egy, vagy több évet meghaladó, de 365 napot el nem érő tartamára (töredékidőre) az ösztönző nyugdíjpótléknak a töredékidővel arányos része jár. Nem jár ösztönző nyugdíjpótlék a harminc napnál rövidebb időre.

A termelésben és a forgalomban, valamint a lakosság ellátásával kapcsolatban álló fizikai munkakörökben a pótlék mértéke az öregségi nyugdíj hét százaléka. Egyéb munkakörökben pedig *1980. december 31-ig* a nyugdíj három százaléka.

A nem fizikai munkakörökben a Minisztertanács rendelkezése folytán az ösztönző nyugdíjpótlék 1981. január 1-től megszűnt. Ez azt jelenti, hogy 1980. december 31-ét követően csak a fizikai munkakörökben lehet ösztönző nyugdíjpótlékra jogot szerezni. A nem fizikai munkakörben az a nyugdíjas, aki 1980. december 31-ig a rendeletben előírt feltételekkel rendelkezik, a megszerzett jogokat nem veszíti el.

Bali György

Ketten Vas megyéből

Vasutasok a Hazafias Népfront-mozgalomban

Répás István már tíz éve nyugdíjas. A MÁV Szombathelyi Igazgatóságán dolgozott. Hetvenegy éves, de még ma is fiatalosan teszi a dolgát. *Rum* községben, ahol ő a HNF elnöke, a nála jóval idősebb emberek is csak Pista bácsinak szólítják, mert legnépszerűbb ember a faluban.

Amikor lakásán felkerestem, legelőször e népszerűsége titkáról faggattam.

— *Nincs ennek semmi titka* — mosolyog —, *hiszen aki az embereket szereti, szót ért velük, és a gondjukon is próbál segíteni, azt tisztelik.* Én meg most éppen ráérek. A gyermekem felneveltem, a vasútnál vállalt munkám bevégeztem. Öt éve, sajnos, szegény jó feleségem is a temetőben van, így rengeteg a szabad időm.

— Úgy hallottam, hogy a múlt év őszén magas kormánykitüntetésben részesült.

— Az nemcsak nekem szólt, hanem az egész falunak — szerénykedik Pista bácsi —, hiszen itt olyan nagyszerű a társadalmi összefogás, hogy párját ritkítja.

— A tanácsnál azt mondták, ez is Pista bácsi érdeme. A Hazafias Népfront elnöke szavára szívesen mozdul társadalmi munkára az egész falu.

— *No persze* — mosolyog a galambősz hajú öregúr —, *mert én a gyermekeknél kezdtem a barátságot.* A művelődési házban fotó- és rádiószakkört vezetek. Aztán a gyerekeken keresztül becsalogattam ide a szülőket is egy kertbarátszakkörbe. Még országos díjat is nyertünk az OMÉK-kiállításon. Képzelheti, milyen nagy volt az öröm!

— Így született a falu rózsaligete is?

— Óh, kérem, az már a kertészkedésnek a koronája volt. De az új temető és ravatalozó létrehozásánál — mivel mondtuk a falu elöljáróival, hogy ide kevés a társadalmi munka, pénz is kellene —, a lakosság szívesen benyúlt a pénztárcájába is Szóval, ha az emberekkel sikerül szót értenie, ha érzik, hogy a közösségért végzett munka az egész falu javát szolgálja, akkor örömmel mozdulnak minden felhívásra.

A másik vasutas *Nagy László*, a HNF Vas megyei elnökségének tagja, a szombathelyi járműjavító anyaggazdálkodója.

— Milyen feladata van egy üzemben a Hazafias Népfront aktivistájának?

A fiatalember mosolyog a kérdésen, és kapásból sorol legalább tíz esetet, amit a Hazafias Népfront közbenjárásával oldottak meg. Ilyen volt például az, amikor felkeresték a *Volán Vállalatot* —, mivel sok vidékről bejáró dolgozójuk van, akik autóbuszon közlekednek a munkahelyre —, hogy módosítsanak a buszjáratok menetrendjén.

Egy másik esetben az *Észak-dunántúli Áramszolgáltató Vállalatot* kellett megkeresni. Az utóbbi időben a falvakban gyakran van áramszünet. Mint kiderült azért, mert elszaporodtak a háztartási gépek, s a háztáji gazdaságokban is egyre több a villanymotor meghajtású szecskavágó, daráló és más, a fizikai munkát helyettesítő gép. *A gépesítéssel viszont nem tartott lépést az áramszolgáltató vállalat fejlesztése, a közvetítő berendezések korszerűsítése.* És az már nemcsak a falun lakó vasutas dolgozók bosszúsága, ha este áramszünet miatt nem tudnak olvasni, tanulni, vagy éppen a tévé mellett szórakozni, hanem az egész falué.

★

Így lett a HNF-bizottság által felvetett problémából napirendi pont a megyei tanácsülésen, s azóta sokat javult a vasi községek áramszolgáltatása.

Sok segítséget nyújt a népfront a házi kertészkedéshez is, hiszen ismeretes, hogy a kertes házzal rendelkező vasutasok valósággal megszállottai a kertészkedésnek. De ez már túlnő az egyének szórakozásán, *hiszen sokan nemcsak a családjukat látják el friss zöldségfélékkel, gyümölccsel, hanem sok helyen eladásra is jut.*

— Nekem mindezeken túl — magyarázza lelkesen Nagy László — szívügyem a családdal, a gyermeknevelléssel kapcsolatos ügyek intézése. Magam is gyakorló édesapa vagyok, és tudom, mit jelent egy-egy dolgozónak bölcsődébe, óvodába segíteni a gyermekét, s olyan otthoni légkört teremteni, ahol egészséges, jó szellemű gyerekek, leendő vasutasok nevelkednek. Ha mint küldött szót kapok a kongresszuson, elsősorban erről szeretnék beszélni.

Dávid József

Az önkéntesek célja: a megelőzés

Január 30—31-én, Budapesten rendezték meg a Belügyminisztérium önkéntes segítőinek II. országos tanácskozását. Az összejövetelen Bács-Kiskun megye 137 vállalatának mintegy ötezer önkéntes rendőrét, tűzoltóját kis létszámú küldöttség képviselte. A delegációnak tagja volt *Tóth Tibor*, a kiskunhalasi üzemfőnökség tűzvédelmi felügyelője —, akivel a tanácskozást követő napon beszélgettünk megbízatásáról, a vasutasok tűzvédelmi munkájáról.

— Mivel érdemelte ki a megbízatást?

— *Úgy érzem ez a megtiszteltetés nemcsak nekem szól, hanem a kiskunhalasi vasutasoknak is.* A csomóponton éppen 20 éve alakítottuk meg az önkéntes tűzoltógárdát. A 24 tagú csapatunk főként a vontatási dolgozókra épült, illetve épül ma is. E lelkes kis kollektíva az elmúlt évek alatt többször bizonyította szakmai tudását, rátermettségét. Elég ha csak megemlítem, hogy 1975-ben *az országos bajnokságon, a kismotorfecskendő szerelésében harmadikok lettünk.* E szép eredményt nagyon sok gyakorlat, tanulás előzte meg, de megérte. A tanultakat — ha szükséges — a társadalmi tulajdon védelmében is kamatoztatjuk. Mint például két éve Kelebián, ahol tömény salétromsavömlés megfékezésében vettünk részt. *Megelőző munkánkra jellemző, hogy a hozzánk tartozó 500 kilométeres vonalszakaszon tavaly nem volt tűz.* Pedig a naponta közlekedő 150—170 vonat rakománya között nem egy tűzveszélyes, vagy robbanóáruval megrakott kocsi futott.

A MÁV-nál az utóbbi időben igen sok intézkedés történt a társadalmi tulajdon védelme érdekében. A vasúti áruszállítás növekedésével együtt nőtt a veszélyes áruk aránya is. Ma már az összes szállított áruk közel 38 százaléka ezek közé tartozik —, ami meghatározza a mi munkánkat. E jelentős értékű áruk védelmét főként a megelőzéssel biztosíthatjuk. Ezért szükséges a magasabb szintű oktatások, elméleti és gyakorlati kiképzések, és a megfelelő felszerelések. Mi ezekkel rendelkezünk, ezért is tudunk eredményesen dolgozni.

E jó hozzáállásnak, az önkéntes tűzoltócsapat eredményes irányításának, összefogásának az eredménye az is, hogy *Tóth Tibor* eddig kétszer érdemelte ki a *Tűzbiztonsági Érem* arany fokozatát.

Gellért József

Az özvegy

Özvegy Kapás Jenőnét szerdán reggel kilenc órára rendelték be a főnökségre. A tágas szobában a takarítási osztály vezetője és a *Száguldó Kerék* riportere várta. Az újságíró fiatal volt, sápadt és másnapos. Arról kellett írnia, hogyan segíti a szakszervezet az egyedülálló, sokgyermekes nőket. A szokásos módon kezdte a beszélgetést: rövid életrajzot kért.

Az özvegyen látszott a megtiszteltetés okozta zavar, küszködött a szavakkal. A főnök, akit a nő most látott először, kedvesen bátorította: *nem lesz semmi bántódása,* mondjon el mindent, milyen sok segítséget kapott életében.

— *Benne lesz az újságban, Kapás néni!* — tette hozzá ravaszkásan. — *Ritkán van ilyen alkalom.*

— Márciusban töltöttem be az ötvenegyedik évemet — kezdte kissé érdes hangon özvegy Kapásné. A fura hangsúlyozás a főnöknek szólt, aki lenézte. A főnök apró, vörösbajszú férfi, ugyancsak túl járhatott az ötvenen. *Az asszony megtört nagymama benyomását keltette.* Ruházata, beszéde, mozdulatai nyomban elárulták, hogy falun él.

— Ezerkilencszázhetven július elsejétől dolgozom itt. Kocsitisztító vagyok. Pálfalváról járok be...

— Hány kilométer? — vágott közben az újságíró türelmetlenül.

— *Hetven lehet.*

— *Hetvenhárom* — igazította ki a főnök.

Köszönöm — bólintott az újságíró.

— *Hajnali négykor kelek, és fél hétre érek be. Kicsit eltolódik a munkaidőm, mert hatkor kellene kezdenem.*

— *Ezért egy munkanapot minden hónapban rátesz* — szólt közbe ismét a főnök. — *Csak azért említem, nehogy szó érje a ház elejét.*

— Ugyan... — mosolygott az újságíró. — Nem kaphatnék egy pohár vizet?

— Mindjárt kész a kávé is — ugrott fel a főnök, és kiment.

— Tessék folytatni — fordult a riporter özvegy Kapásnéhoz. Szeretett volna mielőbb végezni. Rutinmunka. Portré valakiről, akit a szakszervezet ajánlott.

— Szóval, a kocsikat tisztítjuk. A távolsági vonatok eléggé piszkosak. Kiürítjük a szeméttartókat, vizes seprűvel felseprünk. Lemossuk az oldalburkolatot, az ablakokat *Ha jut idő mindenre.*

— Fárasztó munka, ugye?

— *Minden munka fárasztó.*

— Van magának gyereke? — kérdezte az újságíró, megfeledkezve arról, hogy nagycsaládosról kell írnia.

— *Tizenegy élő. Kettő pici korában meghalt.*

Ekkor nyitott be a főnök; mögötte a titkárnő, három csésze feketével és egy nagy pohár szódavízzel.

— Tessék, a kávé — mondta a főnök.

— *A mi pályaudvarunkra a jó munka jellemző. A túlteljesítés. Igaz, Kapás néni? No, miért nem issza a kávéját?*

— *Ne tessék haragudni, nem szoktam én kávézni.*

— *Most ihat. Igya csak meg!*

— *Köszönöm.*

— *Tegye bele a cukrot is.*

Özvegy Kapásné belepotytyantotta mind a három mokkacukrot a csészébe. Megszeppenve fészkelődött a műbőr kanapén. Az újságíró felhajtotta a pohár vizet és a kávét.

— Ön egyedülálló, nagycsaládos asszony. Ez volna a témánk. Tessék elmesélni, hogyan élt a múltban; milyen a mai élete.

— 1969-ben meghalt a férjem. *Azóta jól élünk.*

— Hogyan?

— Közúti baleset áldozata lett. Este jött haza az erdőgazdaságból, ahol dolgozott, és fél kilenckor egy részeg motoros elütötte. Így halt meg.

— Fogadja részvétemet.

— *Nem volt kár érte.*

— Nem?

— *Nem hát* — vágta fel fejét az asszony. Lágy tekintete megkeményedett. Végigsimított barna, fülére hulló haján, megigazította a rakoncátlan tincset.

— Tizenhárom gyerek... hogy is mondjam...

— Úgy van. Tizenhárom gyereket csinált nekem. *Máshoz se értett.*

— A férje volt.

— *Akkor voltam bolond, amikor hozzámentem. De akkor a lánynak nem volt szava. Más világ járta.*

Az asszony lehorgasztotta a fejét, a szeme párás lett. Még nem könnyezett. Fojtogatta valami. A főnök kenetteljesen szólt hozzá.

— Igya meg a kávéját, kedves Kapás néni. És ne búsuljon a múlton. Ami volt, volt. Az újságíró elvtárs arra kíváncsi, *milyen segítséget kapott tőlünk és a szakszervezettől. A kollektív szerződés sok előnyt biztosít a nagycsaládosoknak, különösen az egyedülálló anyáknak...*

— *Igen* — nézett fel az özvegy —, *sok segítséget kaptam. Nem is tudom, mi lett volna velünk...*

— Tessék folytatni. Konkrét példákat kérek — biztatta az újságíró.

— Szépen felnőtt minden gyerek. A lányok férjhez mentek, jól sikerült a házasságuk. A fiaim közül egy se ütött az apjára.

Az özvegy szemében megjelent az első könnycsepp. Zsebkendőért kotorászott a táskájában.

— Elhúl a kávé, Kapás néni.

— *Minden gyerekemet szépen ruháztam. Most már ők is segítenek. A névnapomon összegyűlik az egész család, a menyeim és a vejeim is eljönnek, inkább szabadságot vesznek ki, ha másképp nem lehet. Nagyon szeretnek, nem mondhatok rájuk semmi rosszat. Az unokák is szeretnek. Másznak a nyakamba, mami, drága mami...*

— Nem mondana valamit a szakszervezetről is? — kérlelte az újságíró.

— Mondtam már, hogy *sokat segített.* Jut is eszembe gyakran, amikor megyek hazafelé. Mikor meglátom a fenyvest. *De sokszor adott szállást!*

— Ott laktak? — értetlenkedett az újságíró.

— *Kizavart a házból. Ott kujtorogtam a fenyvesben és rittam. Ott talált az este, néha a virradat is. A nagyobb gyerekek jöttek értem, ha már ledöglött.*

— Ivott?

— Ivott és goromba volt. Amiért szülöm a sok gyereket. Hogy mit éltem át, el sem tudom mondani. Volt, amikor 260 forintot dobott oda: *„No, tartsál ki belőle!"* Hál'istennek most már *nem tudják a gyerekeim, mi a nélkülözés.*

— Nem szerette? — kérdezte az özvegyet.

Az asszonyból feltört a zokogás.

— *Megváltás volt, tessék elhinni.*

— A halála?

— *Az. Megváltás.*

Csönd. Az újságíró elmélázott, hogyan beszélhet most róla a volt felesége. Erre még sosem gondolt.

— Mégiscsak a férje volt — fordult az asszonyhoz. — Nem kellene így beszélni róla.

— *Elég, Kapás néni* — szólalt meg nemvárt határozottsággal a főnök. — *Majd én elmondom az elvtársnak, hogyan segítettük.*

— Nem szükséges — állt fel az újságíró. — Ismerem a kollektív szerződést, az épp elég lesz a cikkhez.

— De ami itt elhangzott...

— *Az nem lesz benne. Szép, küzdelmes asszonysorsot kerekítek a beszélgetésből.*

Az özvegy csuklani kezdett a sírástól. Talán innia kellett volna egy pohár vizet, de ez senkinek se jutott eszébe.

— *Ne tessék rám haragudni, nem akartam én semmi rosszat* — rimánkodott a főnökének, de az ügyet sem vetett rá.

Özvegy Kapás Jenőné lassan összeszedte magát, letörölte a könnyeit, kifújta az orrát. Az újságíróhoz fordult:

— *Megváltás volt, akkor is! Írja meg! Ez az igazság.*

Paládi József

BÉLYEGKIÁLLÍTÁS DUNAKESZIN

Február 11-én a dunakeszi *Dobó István* laktanya vendége volt *Farkas Bertalan* űrhajós alezredes. Ebből az alkalomból — az alakulat kérésére — a dunakeszi járműjavító bélyeggyűjtő köre űrhajós bélyegkiállítást rendezett a találkozó helyszínén. Huszonegy tablón kilenc kiállító mutatta be gyűjteményét.

A kiállítást *Dobó István*, a bélyegkör vezetője nyitotta meg. Az érdekes gyűjteményt *Farkas Bertalan* társaságában megtekintette *Rónai Árpád*, a dunakeszi városi pártbizottság első titkára és *Kiss Ernő*, a MABEOSZ főtitkára is.



A miskolci igazgatóság tanácstermében február 13-án írták alá a Magyar és a Csehszlovák Államvasutak 11. határforgalmi konferenciájának értékelő jegyzőkönyveit a MÁV és a CSD határmenetek teljesítményeiről. A dokumentumokat Hernádi István, a miskolci igazgatóság, Ján Záhorsky, a CSD Keleti vasútigazgatóság, valamint Kiss Károly, a budapesti igazgatóság vezetői írták alá.
(Szatmári János felvétele)

Exportszállítás gyorsan, olcsóbban

Vámosgyörki és gyöngyösi brigádok felajánlásai az SZKP XXVI. kongresszusa tiszteletére

Szombat van. A Heves megyei község, *Vámosgyörk* vasútállomása ezen a napon sem csendes. Gyors- és személyvonatok érkeznek Budapest, Miskolc felől, aztán indulnak tovább. Az utasok innen gőzös vontatta szerelvényekkel juthatnak el Gyöngyösre, vagy a Jászságba.

Vámosgyörk — a szomszéd községhez. Adácshoz hasonlóan — vasutas falu. Több százan járnak innen a ferencvárosi és a rákosrendezői pályaudvarokra. A vasutas dinasztiák sok évtizede beidegződött életritmusát ez a vaspályához kötött közlekedés határozza meg.

Szőke József állomásfőnök és *Erdélyi Béla* párttitkár már megbeszélte a napi teendőket, amikor betoppanok az irodába. Az állomásfőnök éppen telefonon jelenti a forgalommal kapcsolatos eseményeket.

Vámosgyörk állomáson 165 vasutas dolgozik. Többen a szomszédos községekből járnak ide, mégis kevés a munkaerő. Negyvenhárom kocsirendezőre, váltókezelőre, illetve vonatkísérőre lenne még szükség.

— A létszámhiányt több munkával, főleg a hét szocialista brigád segítségével pótoljuk — jegyzi meg *Erdélyi Béla*. — Közéleti aktivitásukat, önzetlen munkájukat nehezen lehetne nélkülözni. Legutóbb például a *Kossuth* forgalmi brigádunk, — amelynek tagjai kocsirendezők, forgalmisták, váltókezelők, távírászok — *elhatározták, hogy a Szovjet Kommunista Párt közelgő XXVI. kongresszusa tiszteletére (a záhonyi vasutasok példáját követve) pótfelajánlást tesznek.*

— Mi ennek a lényege?

— A Szovjetunióba küldött exportáruk gyors továbbítása. Itt az állomáson rendezzük azokat a vagonokat, amelyekbe például Gyöngyösön berakták a palackozott borokat, a szőlőoltványokat, vagy Jászberényben a hűtőpúltokat. A brigád ezeket a kocsikat megkülönböztetett gondossággal kezeli. A precíz műszaki ellenőrzés után gyorstehervonatba sorozva küldi rendeltetési helyére.

Ehhez a gyors áruszállítási folyamathoz a gyöngyösi vasutasok is csatlakoztak. Az ugyancsak *Kossuth* nevét viselő kollektíva a védnöke patronálója ott ennek az elhatározásnak. *Német László*, Gyöngyös állomás vezetője telefonon tájékoztat terveikről:

— *A nagyrédei Szőlőskert, az abasári Rákóczi téesz, és a domoszlói állami igazgaság tavaly négy millió palack bort küldött a Szovjetunióba. Az idén is ugyanannyit szállítanak majd. Az SZKP XXVI. kongresszusa tiszteletére, az első negyedévben egy millió 800 ezer palackot, azaz 180 vagon bort szeretnének elküldeni. Ez a terv azonban csak a gyöngyösi vasutasok együttműködésével valósítható meg.*

— Hogyan?

— *Négytengelyes, fedett kocsikat bocsátunk a fuvaroztatók rendelkezésére, a kisebb teherbírású kéttengelyesek helyett.* Így az egy millió 800 ezer palack a szükséges 180 vagon helyett 65-ben elszállítható. Ennek több előnye is van. *Gyorsabb, gazdaságosabb a rakodás és a szállítás, ezen kívül a fuvarköltség is kevesebb.* (Egy- kéttengelyes kocsiban tízezer palack fér el, a négytengelyesben 30 ezer. Az előbbi fuvardíja 3375 forint, az utóbbié 6428.)

Pecze Józsefné, a Kossuth brigád vezetője géptávírász. A forgalmi iroda melletti helyiség nagy üvegablakai mögött kezeli a távírót, közli a vonatok érkezését, indulását, adminisztrálja a szállítással kapcsolatos adatokat.

— *Az idén ötven óra társadalmi munkával és egy kommunista műszakkal terveztünk többet, mint tavaly* — mondja a brigádvezető. — Nálunk sok az ezermester. Közreműködünk a község óvodájának és iskolájának fejlesztésében, a munkakörülmények alakításában. *Hevér János* váltókezelő kollégánk szakmája például asztalos. De ért a villanyszereléshez és az órajavításhoz is.

A közösségért való munkálkodás önzetlen példáit hosszan sorolhatnánk. *Szankó István kocsirendező*, aki szintén a többszörös aranykoszorús, kiváló brigád tagja, több alkalommal súlyos balesetet akadályozott meg. Észrevette már a tartálykocsik gázszivárgását, a villamos felsővezetéket tartó összekötő huzal szakadását és a vagonban keletkezett tüzet. *Lukács János* pedig társadalmi munkában az MHSZ községi szervezetének titkára. Sokat tesz a fiatalokért, a vasutas dinasztiák jó hírének öregbítéséért.

Kaszala Sándor

A szovjet vasutak az új ötéves tervben

Az SZKP XXVI. kongresszusa február 23-án, ötezer küldött és száznál több külföldi delegáció jelenlétében, Moszkvában, a Kreml kongresszusi palotájában kezdi meg tanácskozását. A kongresszus munkája iránt világszerte nagy az érdeklődés. Különösen élénk figyelem kíséri majd a Központi Bizottság beszámolóját és az új ötéves tervvel kapcsolatos beszámolót. Az utóbbiban minden bizonnyal jelentős helyet kap majd a közlekedés, ezenbelül a vasút fejlesztése.

Az alábbiakban — az APN Sajtóügynökség tudósítójának segítségével — a szovjet vasutak fejlesztési terveiről adunk ízelítőt.

A Szovjetunió gazdasági és társadalmi fejlesztésének irányzata az 1981—1985. évekre és az 1990-ig terjedő időszakra feladatul tűzte ki, hogy a világ első számú vasúti hatalmának növelnie kell az acélpályák hosszát és hatékonyságát.

A vasutak iránt tanúsított figyelmet az indokolja, hogy a Szovjetunió szállítási rendszerének fő láncszemét a vasutak képezik. Vasúton bonyolítják le a teljes teherforgalom több mint kétharmadát és a személyszállítás mintegy 40 százalékát. *S noha az új ötéves terv a közúti szállítás erőteljes fejlesztését irányozza elő, a rakományok legnagyobb részét továbbra is vasúton fogják szállítani.*

A szovjet vasutak világviszonylatban hallatlan volumenű teher- és személyszállítást végeznek. *A teherforgalom jelenleg eléri az évi 3,5 billió tonnakilométert.* A szovjet vasútvonalak hossza 140 ezer kilométer, ami a világon levő vasúti fővonalak együttes hosszának körülbelül 11 százaléka. A Szovjetunióban minden kilométernyi vasúti pályát hatszorta-hétszerte olyan intenzíven használnak ki, mit az Egyesült Államokban, Kanadában és a nyugat-európai országokban.

Az intenzív növekedés ellenére a Szovjetunióban a szállítás fejlődésének üteme egészében véve elmaradt az ország általános potenciáljának növekedésétől. Ezzel kapcsolatban a tizenegyedik ötéves terv egyik feladata a túlságosan nagy távolságokra való szállítások csökkentése, a kitermelés helyén vertikálisan feldolgozandó nyersanyagok mennyiségének növelése.

Az új terv értelmében öt esztendő alatt legalább 5000 kilométernyi második vágányt kell üzembe helyezni és 15 000 kilométernyi vasútvonalat látnak el automata térközbiztosítással és központi menetirányító berendezéssel. Az 1981—1985. években legalább 3,6 ezer kilométernyi új vasútvonalat építenek. *Teljes hosszában üzembe helyezik a Bajkál—Amur vasútvonalat*, amelyhez a szibériai és távol-keleti természeti kincsek kiaknázása miatt nagy reményeket fűznek.

A szovjet vasutak fejlesztése és átbocsátóképességének növelése lehetővé teszi, hogy a vasúti szállítás teherforgalma 14—15 százalékkal, személyforgalma pedig 9 százalékkal emelkedjék. Emellett intézkedéseket hoznak a vasutak tehermentesítésére, például a szibériai olaj eljuttatására más úton. Annak ellenére, hogy a legutóbbi húsz esztendőben a Szovjetunióban az olajvezetékek teljesítménye több mint hússzorosára növekedett, *a szibériai kőolaj egy részét még mindig „tengelyre kell helyezni"*. Az 1951—1979. években a kőolaj vasúti szállítása több mint kilencszeresére növekedett és jelenleg a vasutak egész teherforgalmának 15 százalékát teszi ki.

A teherforgalom óriási növekedésével a meglevő hálózat rekonstrukciója révén eddig viszonylag szerény beruházások közepette sikerült megbirkózni. Az utóbbi években azonban hihetetlenül nehézzé vált a növekedés. *A tizenegyedik ötéves terv egyik fő feladatává vált a szállítás „felzárkóztatása" a reális gazdasági szükségletekhez és a növekedéshez nélkülözhetetlen tartalékok létrehozása.*

A szállítás fejlesztésére a tizenegyedik ötéves terv kidolgozása során egyidejűleg több alternatív változatot készítettek. Előnyben részesítették azokat a megoldásokat, amelyek természetvédelmi szempontból kíméletesebbek voltak. A tizenegyedik ötéves tervben különleges hangsúlyt helyeznek a villamosított pályák fejlesztésére. Eddig már befejeződött 30 vasúti fővonal átállítása elektromos- és dízelvontatásra. *A villamosított vasútvonalak hossza már meghaladja a 30 százalékot.* A következő tervidőszakban újabb 6000 kilométernyi vonalat látnak el elektromos vezetékekkel.

V. Kosztyikov
(APN)

TATABÁNYA FELSŐRŐL

Ünnepélyesen indították el a 25000-ik irányvonatot

Tatabánya Felső egyike azoknak az állomásoknak, ahonnan évek óta a legtöbb irányvonatot indítják. A bányászvárosban feladott áruknak csaknem 80 százalékát továbbítják a jól bevált szállítási módszerrel.

Ezzel kapcsolatban február 3-án kis ünnepséget tartottak a tatabányai vasutasok. *Ezen a napon indították el ugyanis a 25 ezredik irányvonatot*, amely szenet vitt Szolnokra. *Kerékgyártó László* állomásfőnök megnyitója után *Tóth István*, a budapesti vasútigazgatóság üzemviteli osztályának helyettes vezetője méltatta, majd adatokkal bizonyította az irányvonati rendszer gazdasági előnyeit.

— *Tatabánya-Felsőről 1967. január elsején indult el az első irányvonat* — mondta Tóth István. — *Az azóta eltelt 14 esztendő alatt 910 000 kocsit raktak meg.* Ez tonnában kifejezve meghaladta a 21 millió 300 ezret. Ezt a mennyiséget hagyományos módszerrel aligha lehetett volna elszállítani.

Hajdú János, a Vasúti Főosztály üzemviteli szakosztályának osztályvezető-helyettese is felszólalt az ünnepségen. Emlékezett a hőskorról, a kezdeti nehézségekről, majd mint e módszer régi ismerője, arra kérte a jelenlevő vasutasokat és a bányászok képviselőjét, hogy az eddigiekhez hasonlóan, továbbra is tartsák ennek az eredményes fuvarozási rendszernek a színvonalát.

S. R.



Menesztik az irányvonatot
(Jusztin Tibor felvétele)

VALLOMÁS A HIVATÁSRÓL:

„A rend és a fegyelem vonzott a vasúthoz"



A budapesti vasútigazgatóság személyszállítási csoportja, illetve *Béke* szocialista brigádja nemrég búcsúzott el *Szőllősi József* munkatársuktól, aki azóta már a megérdemelt nyugdíjasnapjait tölti. A szakmai tudásáról, fegyelmezett magatartásáról jól ismert vasutasról, ránézésre aligha lehetne korát megállapítani, pedig életének hatvan évéből negyvenkettőt aktív munkával töltött.

— *Én is abba a korosztályba tartozom, amely nem válogathatott az állások között* — vallja magáról Szőllősi József. — Így kerültem érettségi után *Pestszentlőrincen* egy ládagyárba, ahol viszonylag nem kerestem rosszul; havi száz pengő is összejött. Maradhattam volna, s végzettségem alapján bizonyára előbbre is juthattam volna, de én 11 hónap után mégis elpályáztam a ládagyárból. *Felvételi lehetőség kínálkozott ugyanis a MÁV-hoz.* Édesapám akkor még a vasútnál szolgált, a *Keletiben* volt jegyvizsgáló. De nemcsak az ő hatására vágytam a vasúthoz. Egyszerűen lenyűgözött az az óriási mozgás, az a rend és fegyelem, amit a pályaudvarokon láttam.

— Több huzavona után 1939. november 6-án elértem célomat — folytatja. — Szerződéssel felvettek *Pilis* állomásra amolyan mindenesnek. Ettől kezdve rendszeresen tanultam az utasításokat olyan tempóval, hogy 1940. július 4-ére letettem a forgalmi, a távirdai, a kereskedelmi és az önállósító vizsgákat. Hamarosan véglegesítettek. Mivel azonban még 3 hónap hiányzott az egyéves szolgálatból, egyenruhát nem kaphattam. Így kölcsönegyenruhában indítottam a vonatokat, mert akkor már forgalmi szolgálattevő voltam.

Innen hamarosan Erdélybe helyezték. Később visszakerült Budapestre.

— Előbb Kőbányán, majd Ferencvárosban dolgoztam — mondja. — Néhány évi fővárosi tartózkodás után *Nagybátony állomásfőnökének neveztek ki. Az utolsó külszolgálati helyem Vác állomás volt, ahol 15 évig láttam el az állomásfőnöki tisztet. Vácról 1975-ben kerültem az igazgatóságra.*

Szőllősi Józsefet még ma is a szigorúság jelképeként emlegetik. De azt is mondják róla: csak olyan normát követelt meg kollégáitól, amit maga is képes volt betartani. Nem tűrte az italozókat, a pontatlanokat, a szabályszegőket. Vácon például szolgálatba lépése után egy hónappal ittasság miatt leváltotta helyettesét és az egyik forgalmistát, és maga állt be a helyükre dolgozni. Mint megfogalmazta: *a szigorúságot nem a szigorúságért követelte meg, hanem az utasokért, a vasútért.* Emiatt nem nyerte el mindenki rokonszenvét, bár ő a fegyelmet sohasem tekintette személyeskedésnek.

Három gyermeke van. A legidősebb az igazgatóság mozdonyirányító csoportjának a vezetője. A második fia jónevű mérnök-tanár. Leánya közgazdász, most éppen gyesen van.

— Nyugdíjasként mivel tölti idejét?

— *Négy unokám van. Elsősorban velük szeretnék többet foglalkozni. Feleségemmel tervbe vettük azt is, hogy elutazunk néhány olyan távoli vidékre, ahová eddig csak a képzeletemet vitték a vonatok.* **(séra)**

„ORVOS VOLTAM AFRIKÁBAN"

Dr. Igazi Károly nőgyógyász élménybeszámolója

Január végén a szocialista brigádok részére „Orvos voltam Afrikában" címmel diavetítéssel egybekötött előadást tartott *dr. Igazi Károly* nőgyógyász, a nagykanizsai vasutas művelődési ház klubtermében. A színvonalas előadásában sokat megtudhattunk az afrikai nők életkörülményeiről, helyzetéről, a különböző gyógyítási módokról. Elmondta, hogy nagyon sok helyen primitíven élnek az emberek.

A tartalmas előadást ötvenen hallgatták meg.

Szepesi Józsefné

150 ÉVES A VASÚT

Fiatalok vetélkedője

A Központi Hivatalok és Intézmények szakszervezeti bizottsága mellett működő ifjúsági bizottság *„150 éves a vasút”* címmel vetélkedőt hirdetett az intézményhez tartozó 35 éven aluli fiatalok részére.

A vetélkedőn való részvétel feltétele a 12 kérdést tartalmazó totó helyes kitöltése volt. A legtöbb találatot elért három tagú csoportok jutottak tovább. *A játékba 300 fiatal kapcsolódott be,* ezért a középdöntőig több fordulóra is sor került.

Február 6-án a *MÁV Tisztképző és Továbbképző Intézet* adott otthont a 28 csapat 84 versenyzőjének, akik a döntőbe jutás reményében versenyeztek. Hármas csoportok vetélkedtek egymással és a kétkét legjobb eredményt elért hat csapat vesz majd részt a március elejére tervezett döntőn.

ÚJABB BRIGÁDFELAJÁNLÁSOK

A vasutas-rokkantakért

A rokkantak éve alkalmából kezdeményezett társadalmi munkaakcióhoz — mint arról lapunkban is tájékoztattuk olvasóinkat — egyre több szocialista brigád csatlakozik. Legutóbb Kelebia állomás *Zrinyi Ilona* és a székesfehérvári körzeti üzemfőnökség *Lenin* szocialista brigádja határozta el, hogy egy kommunista műszak bérét és egynapi keresetüket ajánlják fel a MÁV Kórház baleseti utókezelő osztályának fejlesztési céljára.

A *dunakeszi járműjavító* szocialista brigádjai, munkáskollektívái — több mint 1900-an — február végén tartják a kommunista műszakot, amelynek bérét a baleseti utókezelő, valamint az üzem szociális, kulturális és sportlétesítményeinek fejlesztésére ajánlják fel.

(Tájékoztatásul ismét közöljük azt a csekkszámlaszámot, amelyre a brigádok az erre a célra gyűjtött pénzt befizethetik: *MÁV Kórház, Budapest, MNB 232-90131-2355.*)

Következetesebb nevelő munkát az egyesület szakosztályaiban

VEZETŐSÉGVÁLASZTÓ KÜLDÖTTKÖZGYŰLÉS A BVSC-BEN

Megtartotta vezetőségválasztó küldöttközgyűlését a *Budapesti Vasutas Sport Club.* A beszámolókkal egybekötött eseményen értékelték az egyesület 1977—1980. közötti munkáját, eredményeit. A közgyűlés elnökségében foglalt helyet *Koszorus Ferenc,* a Vasutasok Szakszervezete főtitkára, *Gulyás János,* MÁV vezérigazgatóhelyettes, *dr. Nagy Tamás,* az Országos Testnevelési és Sporthivatal elnökhelyettese, *Balázs József,* az MSZMP XIV. kerületi bizottságának titkára.

Pálmai István megnyitó szavaival vette kezdetét az ülés. Megemlékezett az egyesület megalakulásának hetvenedik évfordulójáról, s arról: milyen nehéz körülmények között dolgoztak az elődök, s milyen kiemelkedő szerepet játszik a BVSC a magyar sportéletben.

Vágvölgyi Mátyás, az egyesület elnöke beszámolójában részletesen kitért az utóbbi években tapasztalható hiányosságokra is. Elmondta: *a sikeres esztendőkben bizony háttérbe szorult a klubnál az utánpótlás nevelése, s ennek hátrányait most kezdi érezni az egyesület.* Az eltelt években a klub nem hajtott végre vagy csak részben teljesített olyan fontos feladatokat, mint például az atlétika, az úszás, a birkózás működési körülményeinek javítását. A létesítmények, a sporteszközök és a személyi feltételek hiánya miatt *egyes sportágakban elmaradt a követelményrendszerek teljesítése.* Sajnos, több sportágban (atlétika, kerékpár, labdarúgás, úszás, vívás) nem sikerült teljesíteni az előirányzott hazai és nemzetközi olimpiai pontokat. Sok kívánnivalót hagyott maga után a sportiskolai munka, s nem sikerült minden vonatkozásban megtartani az előirányzott gazdasági alapelveket, a létesítmények állagának optimális megóvását sem.

Az elnöki beszámoló után *Koszorús Ferenc* főtitkár szólt a közgyűlés részvevőihez. Következetesebb munkára szólította föl a versenyzőket, edzőket, szakembereket. Szorosabb szakosztályi kapcsolatokra van szükség, s kevesebb ígérgetésre — állapította meg.

Gulyás János vezérigazgatóhelyettes takarékosabb gazdálkodásra hívta föl a figyelmet, s arra, hogy a jobb szakosztályi légkör minden bizonnyal sokat megoldana a fölvázolt gondokból, nehézségekből. Végezetül kitért a tömegsport további fejlesztésének jelentőségére is.

Kedves színfoltja volt a közgyűlésnek az egyesület társadalmi aktivistáinak kitüntetése, jutalmazása.

Miután a számvizsgáló bizottság megállapította, hogy a közgyűlés szavazóképes, sor került az egyesület vezetőségválasztására. *Maráz Béla,* a Vasúti Főosztály szakosztályvezetője személyében társadalmi elnököt választott a közgyűlés. A BVSC eddigi elnöke, *Vágvölgyi Mátyás* ezentúl ügyvezető elnökként irányítja az egyesületet.

P. Gy.

Természetkedvelőknek ajánljuk

Tavasztól őszig hat túra

A Vasutasok Szakszervezetének természetbarát szakbizottsága, olyan vasutas dolgozók és családtagjaik részére, akiknek szolgálati helyén természetjáró szakosztály nem működik *tavasztól őszig,* minden hónapban egy alkalommal, bárki által igénybevehető — *nyílt túrát rendez.*

A túrák vezetését a természetbarát szakbizottság vizsgázott túravezetőkkel biztosítja. A túrákon való részvétel korhatárhoz nincs kötve, s a szervezők olyan programot állítottak össze, hogy a túrák nagyon alkalmasak a szocialista brigádok, bizalmi csoportok, más munkahelyi (szakmai) csoportok sport célú vállalásainak a teljesítésére.

A túrák önköltségesek. A meghirdetett találkozási helyet az indulóponton a vasutas természetjárók piros-fekete zászlajával jelölik meg a könnyebb tájékozódás végett.

Minden túra részletes kiírását a megadott időpont előtt megjelenő *Magyar Vasutasban* hirdetik meg. A teljes sorozat előzetes programját a szabad választás és tájékozódás lehetősége végett ezúttal részletesen is ismertetjük. Természetesen a túrákon részt vehetnek azok a szervezett szakosztályok is, ahol ilyen irányú igény merül fel.

Azok a fővárosi vasutasok, akik legalább négy túrán való részvételt igazolnak, a szervező bizottságtól, a sorozat befejezése után oklevelet és sportkönyv jutalmat kapnak. A vidéki részvevőknél a teljesítési feltétel legalább három túrán való megjelenés.

A teljes sorozat előzetes tájékoztató programja: 1. sz. túra március 15-én vasárnap: *séta a budai hegyekben.* 2. sz. túra április 12-én vasárnap: *túra a budaörsi Csiki-hegyekben.* 3. sz. túra május 30-án szombaton: *túra a börzsönyi panoráma úton Nagymarostól Zebegényig.* 4. sz. túra június 14-én vasárnap: *túra a Kevély-nyeregbe.* 5. sz. túra szeptember 19-én szombaton: *túra Balatonarács, Kolosvölgy, Balatonfüred útvonalon.* 6. sz. túra október 3-án szombaton: *túra a Mátrába, Ágasvárra.*

Az 1. számú túra időpontja március 15., vasárnap, találkozás 9.45—10 óráig az 56-os autóbusz, illetve villamos végállomásánál a hűvösvölgyi nagyvendéglő előtt. Útvonala: *Hűvösvölgy, Mátyás király vadaskertje, Oroszlán-szikla, Árpád kilátó, Fenyőgyöngye autóbusz állomás.* Könnyű sétatúra különleges felszerelést, vagy felkészülést nem kíván. A séta 14 órakor ér véget. Túravezető: *Trencséni Zsigmond.*

Újítási ankét Szegeden

Az újítómozgalom időszerű kérdéseiről és az elért eredményekről volt szó azon a tanácskozáson, amelyet február 6-án tartottak *Szegeden,* a Technika Házában.

Az ankét első részében *Szigeti Sándor,* az Országos Találmányi Hivatal főelőadója az újítómozgalom időszerű kérdéseiről, *dr. Gyóni Géza,* a tervgazdasági és műszaki fejlesztési szakosztály csoportvezetője az 1981 januárjától érvényes *Vasúti Újítási Szabályzat* módosításáról tartott előadást. Ezt követően *Németh Sándorné,* az igazgatóság TMFO osztályvezetője az elmúlt évi, valamint az 1980—81. évre meghirdetett igazgatósági újítási verseny eredményéről számolt be.

Elmondotta, hogy az igazgatóság területén dolgozó újítók tevékenyen hozzájárultak az igazgatóság előtt álló személy- és áruszállítási feladatok végrehajtásához. Az elmúlt évben a vasútigazgatóság területén *769 újítási javaslatot nyújtottak be, 62-vel többet, mint egy évvel korábban.* Elfogadtak 450 javaslatot, s bevezettek 444-et. Ha a hasznosított újítások gazdasági eredményét nézzük, *akkor a leleményes vasutasok mintegy 3,5 millió forintot takarítottak meg.* Az igazgatóság az *újítási szabályzat* értelmében tavaly is meghirdette feladattervét. Több külszolgálati főnökségnél külön feladattervet is kiadtak, amelyben a helyi problémák megoldására hívták fel az újítók figyelmét. Eredményeként a meghirdetett témák mintegy 44 százalékára nyújtottak be javaslatot, ezek felét a gyakorlatban hasznosították.

Az újítómozgalom kiszélesítése érdekében ötletnapokat is rendeztek. Ezek sikerére jellemző, hogy öt szolgálati helyen 311 ötletet adtak be, ebből 93-at újításra is alkalmasnak találtak. *A mozgalom népszerűsítését jól szolgálták a több helyen megrendezett kiállítások, bemutatók.*

Az 1980—81 évre meghirdetett igazgatósági versenyt három kategóriában — szakszolgálatonként a szolgálati helyek, a szocialista brigádok és a szakvéleményezők — bonyolították le. Az I. félév adatai alapján *a szolgálati helyek közül a kecskeméti pályafenntartási főnökség, a szentesi körzeti üzemfőnökség, a kiskunhalasi villamos vonalfelügyelőség és a kecskeméti szertárfőnökség volt a legeredményesebb.* A szocialista brigádok versenyét a kecskeméti üzemfőnökség vontatási telepének *„Jedlik Ányos”* brigádja nyerte, míg legeredményesebb szakvéleményezőnek *Soós Sándor* vésztői dolgozó bizonyult.

A verseny helyezettjeinek *Sajtos Péter* vasútigazgatóhelyettes 39 ezer forint jutalmat adott át.

G. J.

Egy év alatt öt önálló kiállítás

Pápán rangja van a vasutasok ifjúsági klubjának

Élénk, mozgalmas az élet a pápai vasutasok ifjúsági klubjában. A másfél esztendeje — a helyiek társadalmi munkájával — létrehozott klubban az elmúlt esztendőben öt kiállítást rendeztek. A fotó-, a képzőművészeti, a fazekas-, és a kézimunka-kiállítás mellett a városi *Jókai Mór Művelődési Központ* több jelentős rendezvényét is elvitte a vasutasklubba. Ennek az volt az indítéka, *hogy Pápa 14 kulturális klubja között a legjobbak közé sorolják.*

Március végére befejeződik a tél elején indított kézimunka- és hímzőszakkör. Ismétlődnek a különböző témájú vetélkedők, politikai és társadalmi vitadélutánok. Diszkóműsorok színesítik a programokat. Nagy sikere volt a január 24-i, szilvesztert pótló rendezvényüknek. **Sz. J. I.**

Lakáscsere

Elcserélném Bp. Keletinél levő két szoba, összkomfortos, 98 négyzetméter alapterületű MÁV-bérlakásomat két 1 szobás összkomfort, vagy 3 szobás összkomfortra. Lakótelep előnyben! Érdeklődni lehet: 474-120/154 Pásztorné.

Elcserélném debreceni másfél szobás, összkomfortos tanácsi lakásomat budapestire. Minden megoldás érdekel. Gergely Lászlóné, Debrecen, Fényes udvar 7. IX/39.

Elcserélném kettő, plusz egy félszobás, étkezős, loggiás, komfortos MÁV-bérlakásomat kisebb komfortos, kertes lakásra, vasutas dolgozóval. Lehet tanácsi is. Érdeklődni lehet egész nap: Kovács István, Budapest XV., Lenin útja 16/b. fsz. 2.

Elcserélném Budapest, XX., Klauzál u. 42. szám alatt levő, egy plusz félszobás MÁV-bérlakásom Budapest területén kétszobás, ugyancsak MÁV-, vagy tanácsi bérlakásra. Érdeklődni lehet a fenti címen, vagy 41-64 telefonon.

Elcserélném 1,5 szobás, sötét konyhás, VIII. emeleti összkomfortos MÁV-bérlakásom Budapesten nagyobbra, vagy tanácsira vasutas dolgozóval. Érdeklődni lehet 18 órától: Győrfi József. Budapest 1155. Rákos út 100. VIII. 50.

VASUTAS SZÜLŐK FIGYELMÉBE!

Pályafenntartási szakembereket is képez a győri Mayer Lajos Szakközépiskola

A győri *Mayer Lajos Szakközépiskolában* — a vasúti pályaépítési és -fenntartási tagozaton — 1968 óta képeznek fiatal szakembereket. Az iskolából, a győri pályafenntartási főnökségre 1972-ben 48 fiatal került. Közben 14-en más munkahelyet választottak. A főnökségen maradt 34 fiatal megbecsült szakemberként dolgozik. Közülük öten elvégezték a *Győri Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola* vasútépítő és fenntartó szakát, kilencen a műszaki tiszti tanfolyamot és technikusminősítő vizsgát is tettek.

A szakközépiskolában a győri pft. főnökség hat szakoktatója is tanít. A szakember-utánpótlás a győri területen jó. Az skola kollégiumi elhelyezést biztosít. Ez lehetővé tenné, hogy öbb fiatalt iskolázzanak be a szombathelyi és a pécsi igazgatóság területeiről is. A pályaépítés és fenntartás napjainkban nár elképzelhetetlen jól képzett szakemberek nélkül.

HÍREK

A CUKORBETEG GYERMEKEKÉRT

Rendkívüli értekezletet tartottak a közelmúltban a záhonyi üzemigazgatóságon a központban dolgozó szocialista brigádvezetők részére. A *Ságvári Endre* szocialista brigád itt tette közzé felhívását, hogy csatlakozzanak a *MÁV Nyugdíj Hivatal* szocialista brigádjainak kezdeményezéséhez, amelynek lényege a cukorbeteg gyermekek számára épülő üdülő anyagi segítése.

A brigádvezetők csatlakoztak a felhíváshoz. A férfiak a széles kocsikban érkezett áruk átrakását vállalták, a nők pedig pénzt gyűjtenek majd erre a célra.

— **Kiállítás.** A ferencvárosi vasutasok művelődési háza kiállítótermében januárban Radóczy Mária iparművész tűzzománc képeit mutatták be az érdeklődőknek. A népköltészet világát idéző képek nagy sikert arattak. Februárban Fajó János szitanyomataiból nyílt kiállítás.

— **Aktíváülés.** A MÁV Tervező Intézet pártszervezetének vezetősége a közelmúltban gazdaságpolitikai aktíváülést rendezett, amelyen ismertették az elmúlt évi eredményeket és a VI. ötéves terv célkitűzéseit.

— **Véradás.** A hatvani csomóponton február 4-én rendezték az idei első véradónapot. 114 dolgozó összesen 40 liter vért adott térítésmentesen. A véradásban élen jártak a bölcsőde, a villamos vonalfőnökség, a vontatás és a hatvan—füzesabonyi pft főnökség dolgozói.

— **Segít a brigád.** A tapolcai szertárfőnökség Béke szocialista brigádja már több éve patronálja özv. Bánfalvi Károlyné, Damjanich utca 8. szám alatti lakost. A brigád tagjai kitakarítják a munkaképtelen asszony lakását és elvégzik a háztartási munkát.

— **Megszűnt a gőzvontatás.** Február 1-én megszűnt a gőzvontatás a miskolci vontatási főnökség által kiszolgált vonalakon. A gőzösöket korszerű dízel- és villamos mozdonyok váltották fel.

— **Ötvenöt év a MÁV szolgálatában.** Baranyai Mihály, a miskolci járműjavító hivatalsegédje öt és fél évtizedes vasúti szolgálat után nyugdíjba vonult. Tizenhét éves korában kezdte a munkát a miskolci műhelyben. Kétszer tüntették ki a törzsgárdajelvény arany fokozatával.

— **Ünnepi egységgyűlés.** A Zalka Máté nevét viselő hatvani munkásőregység a közelmúltban rendezte évzáró egységgyűlését a hatvani cukor- és konzervgyár művelődési házában. Burzuk György parancsnok ünnepi beszédében méltatta a munkásőrök helytállását, társadalmi tevékenységüket, a rajok közötti munkaverseny eredményeit. Felszólalt a gyűlésen Szokodi Ferenc, a városi pártbizottság első titkára is, majd az élenjáró munkásőrök részére kitüntetéseket adtak át.

— **Brigádfelajánlás.** A celldömölki körzeti üzemfőnökség szocialista brigádjainak legutóbbi ülésén a vontatási szakszolgálat kocsijavítókból álló Vörös Csillag szocialista brigádja egy napi rendkívüli társadalmi munka szervezését javasolta. A munkaakciót az SZKP közelgő XXVI. kongresszusa tiszteletére ajánlották fel. A kezdeményezéshez harminc brigád csatlakozott.

— **Nyugdíjas-búcsúztató.** Harmincnyolc évi szolgálat után a közelmúltban nyugdíjba vonult Besze Ferenc, Gyöngyös állomás raktárnoka. Tiszteletére február 6-án ünnepséget rendeztek az állomás kultúrtermében, amelyen Német László állomásfőnök méltatta munkásságát, érdemeit, majd átadták részére a szakszervezet és a Kossuth brigád ajándékát.

— HALÁLOZÁS. Február 7-én, 53 éves korában váratlanul elhunyt Mohai Károly, Szerencs állomás jegyvizsgálója. Mohai Károlyt aktív közéleti tevékenységéért is tisztelték, szerették az állomáson. Lapunknak, a Magyar Vasutasnak több éve szorgalmas tudósítója volt. Gazdasági és társadalmi munkáját több kitüntetéssel ismerték el.

Az Értesítőből

Közöljük, hogy a MÁV Hivatalos Lapja 1981. január 1-től „A Magyar Államvasutak Értesítője” elnevezésre változott.

Az értesítőből a szakszervezeti bizottságok és olvasóink figyelmébe ajánljuk a következőket:

1. számból: 114 541/1980. Pályázati hirdetmény a békéscsabai, a bodrogolaszi, a kaposvári, a kőszegi, a répceszentgyörgyi és a szegedi MÁV Nevelőotthonba történő gyermekfelvételre az 1981—82 tanévre.

2. számból: 114 103/1980. A vasút bérszabályozási és gazdálkodási rendszere

114 987/1980. Új Irányítási Szabályzat kiadása

110 764/1980. A vasút menti fásítások, illetve fák telepítésére, kitermelésére és a faanyag értékesítésére vonatkozó szabályok módosítása

3. számból: 100 233/1981. „A dolgozók alapbérének megállapítása a vasútnál” tárgyú 108 706/1977. számú utasítás módosítása

115 258/1980. A hálózat és berendezés felügyeleti szolgálat ellátása

4. számból: 100 325/1981. Az ifjúságpolitikai feladatok végrehajtásának szabályozása a Magyar Államvasutak területén c. utasítás módosítása.

114 623/1980. Végrehajtási utasítás a MÁV Kollektív Szerződés 7. sz. mellékleteként közzétett, a dolgozók lakásépítésének támogatásáról szóló Szabályzathoz c. utasítás módosítása

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1063 Budapest VI., Benczúr u. 41
Telefon, városi: 229—872
üzemi: 19—77
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1964 Bp. VII., Rákóczi út 54.
Telefon: 224—818
Felelős kiadó: dr. Jandek Géza
a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 219—11 859
81—727. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460—6000

Vasutas Dolgozók!

A MÁV SZAK- ÉS SZERELŐIPARI FŐNÖKSÉG FELVÉTELT HIRDET:

gondnoki munkakörre

a zánkai oktatási telep családi üdülőjébe.
Feltétel: középiskolai végzettség, vasúti gazdasági ügyintézésben megfelelő jártasság és gyakorlat.

Feladat: 20 fős személyzettel rendelkező üdülő vezetése, zavartalan üzemeltetése.

Szolgálati lakást biztosítunk, bérezés megegyezés szerint. Egyedülállók előnyben.

Jelentkezés:
MÁV Szak- és Szerelőipari Főnökség
Budapest X., Kőér u. 3/d.
Kézzel írott önéletrajzzal
a személyzeti vezetőnél.
Telefon: 471—970/103.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXV. ÉVFOLYAM, 5. SZÁM — ÁRA: 1,30 FORINT — 1981. MÁRCIUS 9.

Villamosítás Gyékényesen



Gyékényes határállomáson megkezdték a villamosítást. A munkálatok jó ütemben haladnak. Már hetekkel ezelőtt helyükre kerültek a tartóoszlopok. Ha az időjárás megengedi, március végére a szerelők is befejezik a munkát. Képünkön daru segítségével emelik helyére a tartóoszlopokat

(Zelman Ferenc felvétele)

Ünnepélyes termelési tanácskozás Jászkiséren

Tíz éve dolgoznak a MÁV-nál a felépítmény-karbantartó gépláncok

A Jászkiséri Építőgépjavító Üzemben befejezéshez közeledik a felépítmény-karbantartó gépek téli nagyjavítása. Az üzemeltetési és szervizosztály — a hagyományokhoz híven ebben az időszakban tartja minden évben termelési tanácskozását, amelyen értékelik az elmúlt évi munkát és ismertetik a feladatokat. Így történt ez a február 19-én tartott tanácskozáson is. Ennek jelentőségét azonban az is növelte, hogy egy évtizedes jubileumot ünnepelhettek. *Tíz éve dolgoznak ugyanis a gépláncok az ország vasúthálózatának karbantartásán, illetve vesznek részt a pályaépítésben.*

Az ünnepi tanácskozáson megjelent és felszólalt *Kummer István*, a Vasúti Főosztály 6. szakosztályának vezetője, és *Töllyné Pogács Rózsa*, az építési főnökség szakszervezeti bizottságának titkára is.

Követésre méltó kezdeményezés

Szegeden gyümölcsöző az együttműködés a szakszervezetek, a vasút és a Volán között

A Szakszervezetek Csongrád megyei Tanácsa, a szegedi vasútigazgatóság és a Volán 10. sz. vállalat az elmúlt év őszén együttműködési megállapodást kötött a szállítások lebonyolítására. A megállapodásban kiemelt feladatként szerepelt a rakodási készség javítása, a szombat-vasárnapi rakodások, az egyenletes árukiadás és -fogadás biztosítása, az export szállítások időbeni teljesítése.

Az együttműködés értékelésére az elmúlt napokban került sor. Az összegzés alapján megállapítható, hogy az igazgatóság feladási áruforgalmának mintegy 21—22 százaléka Csongrád megyében jelentkezett. Az őszi forgalomban annak ellenére, hogy kevesebb kocsit raktak meg, *az elszállított árumennyiség közel 2 százalékkal emelkedett.* Javult a fuvaroztatók rakodási készsége. A megyében a késetten kirakott kocsik aránya a korábbi 11,38 százalékról 9,75 százalékra mérséklődött. Ebben élenjárt a TÜZÉP Szeged-Rókusi telepe, a Konzervgyár — ahol egész éven át nem volt késedelmes rakodás. A jók között szerepelt a DÉLÉP, a DEFAG, a hódmezővásárhelyi Porcelángyár és a kísteleki ÁFÉSZ. *A rakodási készség javulásával együtt több mint félmillió forinttal csökkent a beszedett kocsiálláspénz összege.* Kismértékű javulás volt tapasztalható a hét végi rakodásoknál is. A szegedi igazgatóság sikeresen oldotta meg a mintegy 850 ezer tonna cukorrépa fuvarozását is. E jelentős mennyiség egynegyedét Csongrád megyéből továbbították.

A Volán a múlt év utolsó négy hónapjában a vasúti oda- és elfuvarozásban 365 ezer tonna árut kezelt. Jobb munkaszervezéssel csökkentette a késetten kezelt kocsik arányát. Rendkívüli szombat, vasárnapi és kommunista műszakok szervezésével segítette az együttműködés eredményességét. Kiemelkedő munkát végeztek a MÁV—Volán komplexbrigádok is.

S, hogy miben segített a szakszervezet? Erre is választ adott az értékelés. Az SZMT területpolitikai feladatának tekintette, hogy a megyében szervezze és támogassa az ágazatpolitikai szállítási feladatok időbeni végrehajtását. E munka koordinálásában, az információk cseréjében a vasutas-szakszervezet szegedi területi szakszervezeti bizottsága jelentős szerepet vállalt. *Az igazgatóság üzemviteli osztálya rendszeresen elkészítette és a területi szakszervezeti bizottság koordinálásával továbbította az SZMT-nek a késedelmesen rakodó vállalatok jegyzékét.* Az SZMT pedig felkérte az érdekelt vállalatok szakszervezeti bizottságait a hiányosság felszámolására.

A három szerv elhatározta, hogy az eddigi tapasztalatok figyelembevételével tovább fejlesztik munkakapcsolataikat. A tervek szerint, a VI. ötéves terv időszakára középtávú együttműködési szerződést kötnek.

Gellért József

Még kertünk alatt a tél

A vasutasokat nem lepte meg a márciusi hó

Március 3-án — bár a meteorológia esőt ígért — ismét meglepetést okozott a tél. *Budai József*, a budapesti vasútigazgatóság II. osztályának vezetőhelyettese elmondta, hogy

a pályafenntartási szakszolgálat felkészülten fogadta a visszatért telet.

A fővárosban a havazás hajnali 4 óra tájban kezdődött, s reggel hét órára már hatszáztizennyolc ember látott hozzá a váltók, peronok tisztításához.

A' legtöbb gondot a váltók állítása kozta, emiatt a személyvonatok átlagban mintegy 30 percet késtek. Legkritikusabb volt a helyzet Rákoson, a Keletiben és Kelenföldön. Ez utóbbi helyen ráadásul

váltóvonó-vezeték szakadása is bekövetkezett.

A hóeltakarítási munkálatokba a forgalom dolgozói is bekapcsolódtak. Délelőtt 10 órakor a pályafenntartásiakkal együtt már hétszázkilencvenegy vasutas és húsz katona lapátolta a még mindig szaporodó havat az igazgatóság területén.

A vontatási szakszolgálatnál semmi rendkívüli nem történt;

a gépeket már jóval korábban biztosították „lefagyás" ellen. A főmenetirányítás jelentése szerint a teherforgalomban is akadtak késések, de a tömegáruk (bauxit, szén, kavics stb.) rakodása zavartalan volt.

Noha a meteorológiai tavasz (március 21.) hamarosan beköszönt,

a hókészenlétet továbbra is fenntartják.

Mert nem tudhatjuk, hogy milyen meglepetéseket tartogat még az időjárás...

(séra)

A PARTNER SZEMÉVEL

Előszállítási szerződés a DCM-mel

Hogyan realizálódnak a gyakorlatban az új gazdasági követelmények? Jó példa erre az ország egyik fontos üzemének, a Cement- és Mészművek váci gyárának és a MÁV váci állomásának együttműködése. Ezúttal a partnerek, a cementgyáriak véleményét kértük. *Pintér Sándor* igazgató elmondta, hogy február közepén írták alá az előszállítási szerződést, s megbeszélték a várható feladatokat. Úgy látja, jó a kapcsolatuk a váci vasutasokkal, akiktől nagyon sok segítséget kaptak eddig is.

A részletekről *Grécs Józsefné*, a DCM szállítási csoportvezetője tájékoztatott. Immár ötödik éve, hogy együttműködési szerződést kötnek. Ennek lényege: *a vasút vállalja a pontos kocsikiállítást; a DCM pedig a szombat-vasárnapi rakodást.* Eddig, ha nem is volt minden nap felhőtlen a kapcsolat, de mindenképpen gyümölcsözőnek mutatkozott.

Most új vonások jelentkeztek mindkét fél munkájában. A DCM valamelyest csökkenteni kénytelen termelését — mivel nem tartozik a leggazdaságosabban termelő cementgyárak közé —, a vasutas partnereknél viszont érezhetően erősödött az üzletszerzés, a kereskedői szellem. Magyarán: az eddiginél rugalmasabban kell intézni közös dolgaikat.

A DCM-be kohósalak érkezik Ózdról, Dunaújvárosból; gipszkő és piritpörk külföldről. Ezek hiánya miatt még egyszer sem volt fennakadás a termelésben, mert a MÁV arra törekszik, hogy a legrövidebb időn belül megérkezzék az alapanyag.

Más kérdés a kiszállítás. A korábbi években naponta száz kocsit is megraktak a két iparvágányon cementtel és mészszel. A múlt évben például 376 ezer tonna árut szállított el a MÁV. Mostanában jó, ha 20—30 kocsit raknak meg, és vontatnak el; *az idén várhatóan csupán 300 ezer tonna lesz a kiszállítás.* A feladat könnyebbnek látszik, mégis nehezebb! A látszólagos ellentmondás onnan adódik, hogy egészen más lesz az ütemezés! A DCM-nek alkalmazkodnia kell a változó piaci igényekhez, s ehhez kérte a vasút segítségét.

A váci üzem most olyan, mint a villamosenergia-termelésben a csúcserőművek: *az iparágon belül az ingadozást hivatott kiegyenlíteni.* Ha valamely más cementgyárban üzemzavar támadna, vagy az építőipar az ország bármely részén külön igénnyel lépne föl — *Vácról vasúton szállítják majd a cementet.* Amit

(Folytatás az 5. oldalon)

KEDV, TUDÁS, SZORGALOM

Sárvári réparekord

Ütemterv szerint ● Fordavonatok gyártól gyárig

Tolatás átépítés közben ● 13 nyugdíjas is beállt

Számok bizonyíthatják legjobban, hogy növekedett a mezőgazdasági üzemek cukorrépatermelő kedve. Hűen kifejeződik a számokban az a *népgazdasági érdek*, amely a megtermelt javak elszállítását egyre inkább a gazdaságosabban fuvarozó vasútra bízza.

Varga Ferenccel, Sárvár állomásfőnökével, a Sárvári Cukorgyár nemrég lezárult répakampánya után beszélgetünk, aki elsőnek kimutatásokat vesz elő:

— *Az előző évadban állomásunk 5806 vasúti kocsiban 183 309 tonna répét továbbított a cukorgyárba* — mondja. — *Akkor a kampány szeptember 28-tól január 13-ig tartott. A nemrég zárult szezonban, amely tavaly szeptember 30-tól ez év január 20-ig húzódott, 7469 tehervagonban 267 487 tonna répát adtunk át feldolgozásra. Ez rekord a helyi répafeldolgozás történetében.*

Hogyan tudtak ennek a lényegesen nagyobb feladatnak megfelelni? Mit tettek annak érdekében, hogy a feldolgozó ne csalódhasson a legpotenciálisabb fuvaroztatójában, ne kelljen a gyárnak esetleg a rakományra várnia?

— A cukorgyár és a szombathelyi igazgatóság vezetői minden esztendőben megállapodnak a legfontosabb közös teendőkben — folytatta Varga Ferenc —. Így volt ez a múlt évben is. A répa gyorsabb beszállítása céljából húsz-húsz vagonból álló *fordaszerelvényt* rendszeresítettünk. A feldolgozott cukrot ugyancsak fordaszerelvény továbbította a két kijelölt tárolóhelyre.

Sárvár állomás, ahol a répaszállítási kampány adja az évi leadási forgalom több mint felét, nincs irigylésre méltó helyzetben. Feltúrt vágányok, pályaépítők és gépek jelzik a vágányhálózat korszerűsítését már jóideje.

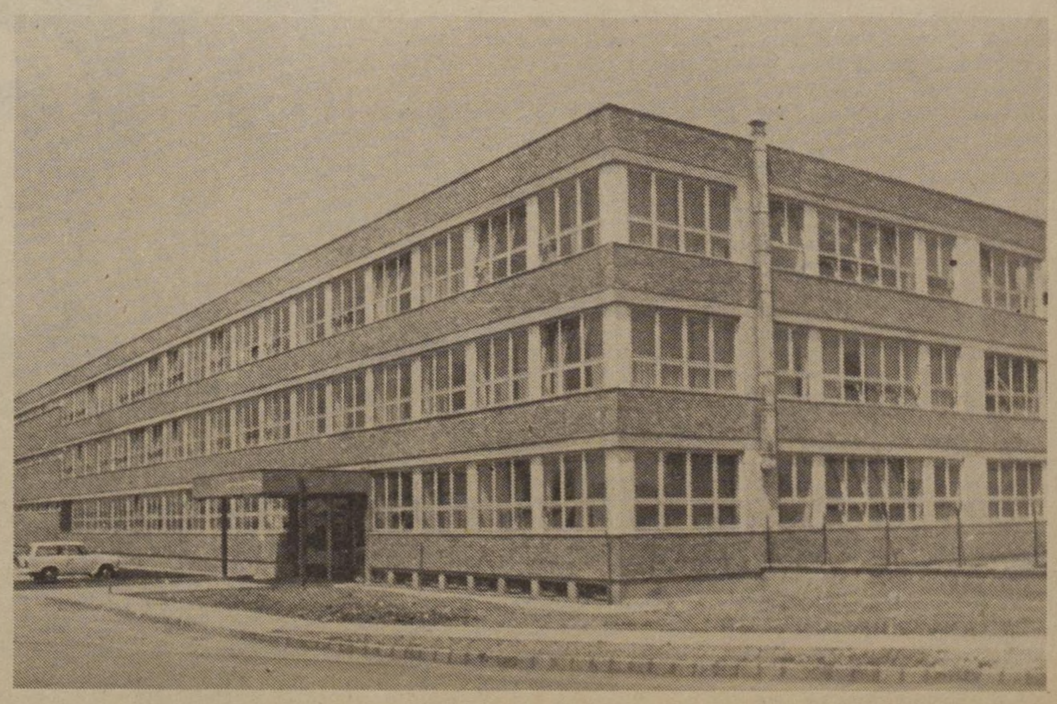
— *Az átépítés alatt ez volt a második répaszezonunk, így lassan már belejövünk* — mosolyodik el az állomásfőnök, majd így folytatja: — *Nincsen kihúzó vágányunk, a kocsik rendezését, összeállítását mindig úgy kellett szervezni, hogy a vonatok érkezését és indulását ne zavarjuk. Nehezíti munkánkat, hogy a beruházás miatt a váltókat kézzel kell működtetni. Ennek ellenére büszkén mondhatom: vasutasaink tisztességesen helytálltak. A kampány közel négy hónapjában az a 13 nyugdíjas vasutas segített nekünk, akik innen mentek nyugdíjba. A szakmájukat, állomásukat és a vasutat szerető emberek minden évben visszajönnek, és beállnak volt munkahelyükre. Így nincs problémánk a raktárnoki, térfelvigyázói és váltókezelői posztokon.*

Sz. Jakab István

AKIK KÉPESEK VOLTAK A MEGÚJULÁSRA

A Szolnoki Járműjavító Üzem új központi irodaépülete

(Riport a 4. oldalon)



(Erdei Ernő felvétele)

A szolnoki csomópont fiataljai

Tettekkel válaszolnak a kongresszusi levélre

A mozgalmi élet pezsgése jellemzi Szolnokon, a vasúti csomópont tizenegy KISZ-alapszervezetében a kongresszusi készülődést. Erről tájékoztatott a napokban *Vas Imre* dízel-lakatos, a vasútüzemi KISZ-bizottság titkára.

— *Januárban valamennyi alapszervezetünkben lezajlottak a beszámoló- és vezetőségválasztó taggyűlések,* majd a februári taggyűlések napirendjén a *kongresszusi levél* vitája, az akcióprogram, a munkaterv jóváhagyása és a tagsági igazolványok kiosztása szerepelt. A KISZ-bizottságot újjáválasztó *küldöttértekezletet* március 11-én tartjuk, ugyanakkor kerül sor azoknak a fiataloknak a megválasztására is, akik a *városi* KISZ-bizottság küldöttértekezletén fogják képviselni a csomópontunkon dolgozó fiatalokat — mondotta Vas Imre.

Még aktívabban...

— A mostani választások alkalmával folytatódott-e az alapszervezeti vezetőségek fiatalítása? — kérdeztük.

— *Igen. Az 1979—80-as évben 7 új titkár került az alapszervezeti vezetőségek élére, akiknek az átlagos életkora 23—24 év körüli. Most ismét két új titkárt választottak a fiatalok, akiktől azt várják, hogy elődeiknél aktívabbak legyenek.* Ezek után nem volna meglepetés, ha a KISZ-bizottság összetételében is bekövetkezne némi személyi változás.

— A kongresszusi levél megvitatása közben milyen vélemények, javaslatok hangzottak el a taggyűléseken?

— Többek között azt javasolják fiatal munkatársaink a KISZ Központi Bizottságnak, illetve a kongresszusnak: *vizsgálja meg, hogy nem volna-e célszerűbb egy helyett kétévenként újjáválasztani az alapszervezeti tisztségviselőket.* Javaslatként, sőt kérésként hangzott el az is, hogy az úgynevezett felmenő rendszerű szakmai vetélkedők megrendezésére évenként ne csak egy-egy szakmában kerüljön sor. Az idén például csupán a vasúti járműszerelők mérik össze tudásukat, tavaly pedig csak a forgalmi munkakörbe tartozó fiatalok vetélkedtek, miközben a pályafenntartásiak és több más szolgálati ág ifjú szakmunkásai tétlenül „ülnek babéraikon". *Szeretnénk, ha a fiatalok ezirányú igényeinek kielégítésében a Vasutasok Szakszervezete is szerepet vállalna.* Ezen kívül a *lakásproblémák* megoldásának keresése is hangot kapott a kongresszusi levél megvitatása közben.

A KISZ-bizottság titkára ez utóbbi témával kapcsolatban elmondta, hogy a szolnoki körzeti üzemfőnökségnél 46 lakásigénylést tartanak nyilván, s ezek többsége a fiataloktól érkezett be. Az üzemi négyszög — amelynek működése Szolnokon egyáltalán nem nevezhető formálisnak — mindig gondot fordított a fiatalok érdekeinek védelmére. 1977-ben például, amikor felépült a vasutasok 136 lakásos „ipszilon-háza", annak 45 százalékát 30 éven aluliaknak juttatták. *Jelenleg több mint ötmillió forintos költséggel* — részben társadalmi munkával — *sportkombinát épül.* A Tisza-parti hétvégi pihenő fejlesztése is folyamatban van, s nem lebecsülendő eredmény az sem, hogy *a napokban 32 személyes autóbuszt kapnak a csomópont dolgozói.* Ami a lakáskérdés jelenlegi „távlatait" illeti: *az üzemi négyszög keresi egy nagyobb építési akció lehetőségeit.* Januárban ugyanis csak három lakás kiutalása jöhetett szóba, de ezeket is fiatal vasutasoknak adták.

Példás a szervezettség

A csomópont ifjúsága egyébként munkájával, közéleti aktivitásával rászolgált a méltányos elbírálásra, illetve az általános elismerésre. A 750 KISZ-korú vasutas a csomópontra háruló feladatok elvégzésében nagy erőt képvisel. Szervezettségük meghaladja az országos átlagot, hiszen csaknem 50 százalékuk tagja az ifjúsági szervezetnek.

— *Levélben jelentettük a KISZ Központi Bizottságnak, hogy a X. kongresszus, valamint hazánk felszabadulásának 36. évfordulója tiszteletére március 21-én kommunista műszakot tartunk* — mondta Vas Imre. — *A tizszer 36 perces társadalmi munkaakciót a vontatási üzemegység Baross Gábor KISZ-alapszervezetéhez tartozó Dinamika ifjúsági szocialista brigád kezdeményezte, és egy emberként csatlakoztak hozzá a forgalom, a kereskedelem, a pályafenntartás, a BBFF, a számítástechnika és az Utasellátó fiataljai is.*

10x36 perc

A társadalmi megmozdulás részben a kulturált utazás feltételeinek javítását szolgálja. Ezt példázza többek között a fiatalok által kitakarított személykocsikban olvasható felirat is: *„Tisztelt utasunk! A Magyar Kommunista Ifjúsági Szövetség tagjai közé tartozó szolnoki vasutasfiatalok részt vesznek a Kulturált Utazásért országos mozgalomban. Kérjük, szíveskedjék támogatni azon törekvésünket, hogy személyszállító vonataink kocsijai minél tisztábbak és sértetlenek legyenek. Megértő támogatását előre is köszönjük, és bízunk abban, hogy közös erővel javítani tudjuk vonataink tisztaságát, miáltal az utazás körülményei az Ön számára is kellemesebbé válnak — a KISZ Vasútüzemi Bizottsága, Szolnok."*

A szolnoki fiataloknak ez a példája is követésre méltó.

K. J.

GONDOS ELŐKÉSZÍTÉS UTÁN

A szegedi körzeti üzemfőnökségnél zavartalan a tisztségviselők oktatása

A szegedi területi szakszervezeti bizottság gondos szervező munkával látott hozzá a tisztségviselők oktatásának előkészítéséhez. *Kiemelten foglalkoztak a bizalmiak megnövekedett szerepével, az ebből adódó elméleti és gyakorlati ismeretek elsajátításának fontosságával, a bizalmiak megnövekedett feladatokra való felkészítésével.* Az oktatással kapcsolatos feladatokat először titkári értekezleten vitatták meg, majd a szakszervezeti bizottságok részére eljuttatott körlevélben ismertették a tennivalókat. Mindenütt arra törekedtek, hogy lehetőség szerint minél rövidebb időre vonják ki az érdekelteket a munkából. Ez utóbbit indokolta az is, hogy a szegedi területen *56 tanfolyamon 1212 bizalmit és helyettest, valamint 401 partner gazdasági vezetőt érintett a beiskolázás.*

Hogy hogyan sikerült megvalósítani az elképzeléseket, arra a szegedi körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottságánál kerestünk választ.

Bodor Ferenc szb-titkár elmondotta, hogy az oktatást az üzemfőnökség területén valamennyi tisztségviselőre kiterjesztették. Ez azt jelenti, hogy tanfolyamaikra összesen 215 bizalmit, főbizalmit és azok helyetteseit, továbbá 78 gazdasági vezetőt osztottak be. A helyi lehetőségek figyelembevételével *Szegeden* összevont, míg a két vidéki gócon, *Hódmezővásárhelyen* és *Makón* önálló tanfolyamokat szerveztek. Az előadásokat havonta egy alkalommal tartják meg, előre kiadott tematika alapján. Az egyes foglalkozások idejét kétkét és fél órában határozták meg, ügyelve arra, hogy minden egyes előadást követően legyen elég idő az aktív és őszinte eszmecserére. Ezt az időt használják fel arra is, hogy a napi feladatokat megvitassák, a munkahelyi kérdésekről információt cseréljenek.

Az első foglalkozásokon nagy volt az érdeklődés, az aktivitás. Ez érthető is, hiszen például *Szegeden ismert szakszervezeti és gazdasági vezetőket kértek fel az előadások megtartására.* Az egyes aktuális kérdések megvitatása, mint például a bérezés, a bérráépítés, a kollektív szerződés, módosítása élénken foglalkoztatja a bizalmiakat és a gazdasági vezetőket. Az előadások, s a párbeszédek hozzájárultak ahhoz, hogy az érdekeltek jobban megismerjék egymás munkáját és a problémákat.

Gellért József

Öt éve formázza a fát

Önálló kiállítás a KISZ-esek rendezésében

Január 23-án, a szombathelyi távközlési és biztosítóberendezési építési főnökség KISZ-szervezete kiállítást rendezett az ifjúsági klubban, *Kiss Tibornak,* a főnökség dolgozójának fából faragott munkáiból. A kiállított tárgyak közhasználatban és díszítőelemként is elfogadottak.

— *Mindössze öt esztendeje faragok* — mondja. — *Szűkebb hazámban, Körmenden mutatkoztam be először 1976-ban az Élő népművészet kiállításán.*

Felfigyeltek rá és Kiss Tibor rövidesen meghívást kapott a Vas megyei Tárgyformáló Stúdióba. *Péterfi László* irányításával tanul, fejlődik a 15—20 művészetet kedvelő egyetlen vasutas képviselőjeként.

— *A Tárgyformáló Stúdiónak köszönhetem azt, amit elértem* — folytatja. — *Értelmet, ízlést és művészi irányítást kaptunk és kapunk ebben a közösségben.*

Öt év alatt, számos szombathelyi és körmendi bemutató mellett, Nyíregyházán is láthatták egy-egy sikeresebb faragását. Valamennyi környékbeli vasutas képzőművészeti megmozduláson is ott voltak művészi faragásai.

Kiss Tibor 43 éve vasutas és 37 esztendeje dolgozik jelenlegi munkahelyén.

Sz. Jakab

Bizalmioktatás új módszerekkel

A bizalmiak továbbképzésével, oktatásával, tájékoztatásával a SZOT-titkárság 1980. július 4. ülésén foglalkozott, és meghatározta az ezzel kapcsolatos legfontosabb teendőket. A tisztségviselői oktatás leglényegesebb eleme a mindennapi munkához nélkülözhetetlen társadalmi, gazdasági, szociális, kulturális és egyéb ismeretek átadása, a bizalmiak és a szakszervezeti bizottság kölcsönös tájékozódása a leglényegesebb munkahelyi eseményekről. Ez a havonkénti bizalmioktatás keretében valósulhat meg a legeredményesebben, ha annak tematikája szorosan kapcsolódik a munkahelyi feladatokhoz.

A debreceni területi szakszervezeti bizottság irányítása alá tartozó alapszervezetekben *a bizalmiak felkészítése, tájékoztatása már az év elejétől ebben az újszerű formában történik.* Az eddigi tapasztalatok kedvezőek. Az alapszervezetek többsége megtalálta ennek legcélravezetőbb formáit. *A debreceni üzemfőnökségnél például egy-egy témából három egymást követő napon tartanak foglalkozást.* Ennek célja az, hogy az utazó bizalmiak is részt tudjanak venni az oktatáson.

A nyíregyházi üzemfőnökségnél túránként, illetve egy-egy főbizalmihoz tartozó csoportonként szervezték a tájékoztatást. *Hasonló módszer bevezetését tervezik Püspökladány és Mátészalka csomópontokon is.*

Az eddigi tapasztalatok azt bizonyítják, hogy a részlegenkénti oktatás a legcélravezetőbb, mert lehetőség van arra, hogy a bizalmiak is kifejtsék véleményüket és kérdéseikre megnyugtató, érdemi választ kapjanak.

A debreceni terület szakszervezeti bizottságai több téma megtárgyalásába *a partner gazdasági vezetőket is bevonták.* Ennek lényeges haszna, hogy helyben lehetett megvitatni, tisztázni több jog- és hatásköri részletkérdést.

Ez az új oktatási forma — amely természetesen nem kötődhet csak a politikai oktatási évhez — fontos része az érdekvédelmi és nevelő munkának. Továbbfejlesztése, a módszerek tökéletesítése az alapszervezetek közös érdeke.

Volosinovszki János

Könyvbarátok

A hatvani városi *Ady Endre könyvtár vasutas fiókkönyvtára* 1978-ban nyílt meg az állomáson. Olvasói száma évről évre növekedett. Tavaly például már 323 tagja volt a könyvtárnak. A csomópont tíz szolgálati helye közül a legtöbb könyvbarát a vontatási főnökség dolgozói között van.

A 3500 kötetes könyvtárba 21 féle napilap, folyóirat is jár. Gyakoriak a kulturális rendezvények, író-olvasó találkozók, amelyek leggyakoribb vendégei a szocialista brigádok.

Budapesti épületfenntartók

A végzett munkát értékelték

Három év munkájának értékelése volt a központi témája *a balparti épületfenntartó főnökség* legutóbbi bizalmi testületi ülésének. A Nyugati pályaudvaron megtartott tanácskozás képviselői joggal állapították meg, hogy a pályafenntartási főnökségek, így a balparti létezése is előrelépést jelentett, mind szervezetileg, mind pedig a munkáltatásban. A szakosodás, a megfelelő szakmai foglalkoztatás eredményeként pedig *jól érvényesülhetett a teljesítmény szerinti bérezés.*

A tavaly elvégzett nagyobb munkák: *a Nyugati pályaudvar* rekonstrukciós, és karbantartási munkái; *Kispest; Abony; Szajol; Jászberény* állomások felvételi épületeinek tmk-munkái; *a szolnoki rendezőpályaudvar* üzemi vízvezetékének cseréje; *a szobi laktanya* külső-belső felújítása is igazolja az előrelépés eredményeit.

További örvendetes tényként könyvelhető el a magasépítmény fenntartás felfutása, megerősödése. Régebben ez csak mint „melléküzemág", másodlagos tényezőként létezett.

Az egyenletes fejlődés ismét lehetővé tette a bérfejlesztést, s ez az idén sem csekély: egy dolgozóra átlagban 135—140 forint jut.

Az eredmények számbavételébe ezúttal egy kis „szorongás" is vegyült. Április 1-től a főnökség 4-es és 5-ös, a hatvani, illetve a salgótarjáni építésvezetőség a miskolci igazgatóság épületfenntartó főnökségéhez tartozik majd.

S. T.

PÁLYÁZATI FELHÍVÁS

A Vasutasok Szakszervezete az elmúlt évekhez hasonlóan, a vasutasnap alkalmából megrendezi a *31. Országos Képzőművészeti Kiállítást.* A kiállításon a vasutas képzőművészeti körök tagjai (tényleges és nyugdíjas vasutasok és családtagjai) vehetnek részt, maguk készítette festményekkel, grafikákkal, szobrokkal, domborművekkel, népművészeti és iparművészeti tárgyakkal.

A elkészített műveket 1981. június 2-ig kell beküldeni a kiállítást rendező bizottságnak: *1081. Budapest, Népszínház utca 29.* A festményeket, grafikákat, kiállításra alkalmas módon, bekeretezve kérjük beküldeni. Minden alkotást név, foglalkozás, lakáscím, munkahely megjelöléssel kérjük ellátni.

Az alkotásokat hivatásos művészekből álló szakbizottság bírálja el és javaslatot tesz a díjazásukra. A zsüri által kiállításra nem javasolt műveket június 14. és 17. között a pályázónak kell elszállítani.

Szakszervezetünk elnöksége a következő díjakat adományozza:

Festészet — grafika:

1. Legjobb emberábrázolás	4000,— Ft
2. Legjobb munkásmozgalmi ábrázolás	4000,— Ft
3. Legjobb munkaábrázolás	3000,— Ft

Szobrászat:

1. Legjobb emberábrázolás	4000,— Ft
2. Legjobb munkásmozgalmi ábrázolás	4000,— Ft
3. Legjobb munkaábrázolás	3000,— Ft

Ipar- és népművészet:

1. A legjobb ipar-, vagy népművészeti alkotás	2000,— Ft

Szakszervezetünk elnöksége különdíjat ad ki olyan műalkotásokra, amelyek a vasút fejlődését, a vasutasok megváltozott élet- és munkakörülményeit ábrázolják.

Festészet	3000,— Ft
Szobrászat	4000,— Ft
Grafika	2000,— Ft

Vasutasok Szakszervezete

Télbúcsúztató — óvodásoknak



A székesfehérvári körzeti üzemfőnökség tanácstermében február 21-én, az óvodások részére télbúcsúztató ünnepséget rendeztek. A vidám, jelmezes farsangi délutánt a vasutas óvoda személyzete és a szülői munkaközösség szervezte. *Horváthné Hartyáni Katalin* óvodavezető üdvözölte a megjelenteket, majd megnyitotta a vidám vetélkedőkkel, versekkel, tánccal színesített rendezvényt.

(Képünkön az óvodások egy csoportja látható.)

MEGMONDJA-E A BIZALMI?

„Komám, te lazsálsz!"

Előadások, konzultációk a debreceni építési főnökségen

Február 18—20. között a bizalmiak oktatására került sor a *MÁV Debreceni Építési Főnökségének* központjában. A kötelező témák ismertetésén kívül az *irányelvek* gyakorlati alkalmazására, illetve a már kialakult helyes, vagy helytelen módszerek megbeszélésére is sor került.

Az előadásokat követő konzultációkon élénk vita alakult ki a véleményezési, javaslattételi és egyetértési jog körül. Fény derült arra, hogy a sok helyes módszer mellett vannak még „fehér foltok", amelyeket legszívesebben elkerülnek a bizalmiak. Nehezen vállalják még azt a felelősséget, amely a megnövekedett hatáskörrel jár. Nem kellemes megmondani a kollégának, hogy *„te nem dolgozol rendesen"*, konkrétan megindokolni egy-egy gazdasági javaslattal ellentétes állásfoglalást.

Ezen a területen azonban nem lehet egyoldalúan előrelépni. Hiába várják, és sürgetik a gazdasági vezetők a reális, kellően megindokolt véleményeket, *ha a bizalmiak szubjektív előítéleteiket nem tudják leküzdeni.* A debreceni építési főnökség vezetői, a meghívott előadókkal együtt ezekre a problémákra nyomatékosan felhívták a figyelmet.

A korkedvezményes nyugdíj, a kollektív szerződés módosításával kapcsolatos kérdéseken kívül igényként vetődött fel a gépkezelők munkakörülményeinek javítása. A munkagépek kezelése nagy fizikai megterheléssel jár, ugyanakkor az egészségre is károsan hat.

A konzultációk után, mindhárom nap tesztlapokat osztottak ki a jelenlevők között. Ez, mint módszer, azért érdekes, mert *a kérdéseket az aznap elhangzott előadásokból állították össze.* Így ellenőrizni lehetett, hogy mennyire voltak hatékonyak az előadások, ki, mit jegyzett meg belőlük. Az első hat helyezett között tárgyjutalmakat osztottak ki.

Összegezve megállapítható, hogy a közösen eltöltött három nap alatt mind a hallgatók, mind az előadók számos új ismerettel gazdagodtak.

G. G.

Megteremthető-e a mennyiség és a minőség harmóniája?

Ha jó a vezetők és beosztottak kapcsolata

Napjainkban a különböző fórumokon egyre többet foglalkozunk azzal, hogy miképpen lehetne jobban, precízebben dolgozni, más szóval a munka minőségét javítani. Ez az igény reális, időszerű, megalapozott. Bár egy kicsit előbb eszméltünk volna! Úgy mondják — közgazdászok és gazdasági vezetők egyaránt —, hogy eddig a mennyiségi szemlélet uralkodott, ezentúl azonban a minőségnek kell előtérbe kerülni. Én ezt úgy pontosítanám, hogy a minőségnek és a mennyiségnek mindig harmóniában kell lenni! Az egyik a másik rovására nem befolyásolható következmények nélkül. Így van ez a vasúti személy- és áruszállításban és az ezt kiszolgáló üzemeknél, főnökségekél, intézményeknél is. Felmerül azonban a kérdés: vajon beszélhetünk-e minőségről a vasúti technológiában? Hogyan kell ezt értelmezni, mik a minőségi munka feltételei? Ezekre a kérdésekre ez alkalommal a MÁV Építési Géptelep Főnökségen kerestünk választ.

Több a gép, mint az ember

A MÁV Építési Géptelep Főnökségnek kéttucatnyi telephelye van az országban. Alapvető feladata a vasút alés felépítményi rekonstrukciójában, fenntartásában részt vevő gépek üzemeltetése, tervszerű, megelőző karbantartása. Az ott dolgozók ezenkívül végeznek ágyazatrostálást, kőzúzalék-szállítást és sínhegesztést. Számottevő és nélkülözhetetlen az a tevékenységük is, melynek révén biztosítják az ország vasúti gépjavító telepeinek alkatrészellátását, a munkagépek, járművek beszerzését.

A több mint 1600 dolgozót foglalkoztató főnökség gazdasági eredményeiről, a szakszervezeti bizottság termelést segítő munkájáról és a VI. ötéves terv előkészítéséről szólva kitűnt, hogy a területi széttagoltság eléggé nehezíti a vezetők irányító, szervező munkáját. Az eredmények mégis elismerésre méltóak.



A Plasser talajjavító, rostáló gépekhez évente két készlet kaparólánc szükséges, mellyel 1000—1100 órát tud a gép dolgozni. Egy készlet lánc import beszerzési ára mintegy 850 ezer forintba kerül. A főnökség újító kollektívája a kaparótagok felújításával és a lánc egyéb alkatrészeinek hazai gyártásával eddig körülbelül 50 százalék importmegtakarítást értek el

— *Technikai eszközeink, gépeink értéke — változatlan áron számolva — az öt évvel ezelőttihez képest 67 százalékkal, kilowatt-teljesítményük 38 százalékkal növekedett. Sajnos, a korszerű technika javításához szükséges műhelyeink, berendezéseink elavultak, s kapacitásunk is kevés az igényekhez mérten.* Közúti járműveink egyharmadát éppen emiatt kell az AFIT-tal bérmunkában javíttatnunk. Az elmúlt két évben bérpolitikai intézkedésekkel a szociális körülmények javításával *stabilizálni tudjuk létszámunkat*, de több javító szakemberre, gépkezelőre lenne szükség. Csak egy példát: *a 700 közúti járművünkhöz csupán 454 gépkocsivezetőnk van*, ami a tartalék állagot, a javítási állagot figyelembe véve is kevés a járművek gazdaságos üzemeltetéséhez — mondta *Róza Sándor* igazgató.

Az építési géptelep főnökség az említett nehézségek ellenére *az V. ötéves tervben kitűzött feladatokat három hónappal a határidő előtt, már 1980. szeptember 30-ra teljesítette.* Eredményeik különösen figyelemre méltóak: 200 kilométer vágánymező bontását és fektetését, 386 kilométer ágyazat rostálását végezték el. E munkák során *714 ezer tonna zúzott követ és 741 ezer köbméter földet mozgattak meg.* Elvégezték 12 ezer kopott vágánykitérő feltöltő hegesztését. *Közúti gépjárműveik 16 millió kilométert tettek meg.* A józsefvárosi pályaudvarra 80 ezer rakott konténert szállítottak. Éves bruttó termelésük értéke meghaladja a 385 millió forintot. Mindezt úgy érték el, hogy 11 százalékkal kevesebb túlórát használtak fel a bázisidőszakhoz képest, ugyanakkor a termelékenység a munkaidő hatékonyabb kihasználása révén 6 százalékkal növekedett.

— *A szakszervezeti bizottság, a bizalmiak, és a szocialista brigádok kezdeményező készsége nélkül aligha számolhatnánk be ilyen sikeres évről. Különösen örvendetes, hogy a nagy értékű gépi berendezések, az ágyazatrostáló, a vágányfektető, a sínmezőösszeállító, a műanyagszövetbeépítő és egyéb, a vágányrekonstrukciót végző berendezések egy hasznos üzemóra alatt végzett teljesítményei a szervezettebb munka révén javulnak* — tette hozzá az igazgató.

Geiger Pál, a főnökség szakszervezeti bizottságának titkára elsősorban az anyag- és energiatakarékossággal kapcsolatos tapasztalatait összegezte.

Megtakarítás — újítások révén

— Anyag- és energia-felhasználásunk 122 millió forint volt az elmúlt évben, ami 8,8 millióval kevesebb a tervezettnél. Ebből csak egy tétel: az üzemanyagköltség több mint 40 millió forint, amit, ha csak 1 százalékkal is csökkentünk, százezreket menthetünk meg. Ezt a szakmai, politikai oktatásokon, a tisztségviselőkkel és szocialista brigádvezetőkkel tartott csoportos és személyes megbeszéléseinken sikerült megértetni. Ez is hozzájárult ahhoz, hogy mintegy 168 ezer kiló gázolajat és motorolajat sikerült megtakarítani, amelynek értéke több mint 1,1 millió forint. Fáradtolajból 18 ezer kilogrammot gyűjtöttünk, fémhulladékból 700 ezer forint értékűt szedtünk össze és értékesítettünk.

Frei Károly, az szb termelési felelőse szerint korábban a gépek javításánál elsődleges szempont az volt, hogy *„csak járjon, nem érdekes, ha fogy az olaj"*. Erre pedig nem figyelt senki. Most szinte valamennyi gépnél javítás után a fajlagos fogyasztást mérő padon ellenőrzik az üzemanyag fogyasztását.

Az elmúlt években az építési géptelep főnökség járműparkjának üzemeltetése, a szervezési intézkedések hatására gazdaságosabb volt. Lehetett volna még jobb is, ha egész évben például az IFA és ZIL autókhoz több alkatrész nem hiányzik. Ezek egy részét, főként az újonnan beszerzett vágányjavító gépek, gépláncok alkatrészcsere igényét a kopott egységek felújításával pótolták. *Különösen az importpótlást eredményező újítások szerepe nőtt meg*, mivel a gépláncok többségét az osztrák Plasser cégtől szerzi be a vasút, s a tartalékalkatrészeket vagy csak igen borsos áron, vagy nagy határidővel szállítja a külföldi partner.

— *Erre szerencsére csak kevés esetben volt szükség, mert tapasztalt újítóink ötletei alapján több alkatrész gyártását helyben oldottuk meg. Nagy hangsúlyt helyeztünk az alkatrész-meghibásodások megelőzésére. Így a kopás csökkentése érdekében széles körben alkalmazzuk a keménykrómozást, rendszeresítettük a kopásállóbb műanyagperselyeket. Újítóink, bár kevesebb elfogadott újítást dolgoztak ki, de az általuk megtakarított összeg az egy évvel korábbi 341 ezerről 1,6 millió forintra növekedett* — vonja meg az újítómozgalom mérlegét a termelési felelős.

Az ösztönzés még nem tökéletes

A géptelepfőnökség dolgozóinak a feladatok elvégzéséhez kötött célprémiuma a bázisidőszakhoz képest 600 ezer forinttal növekedett. A gépkocsivezetők, gépkezelők premizálását máris ösztönzőbbé tették, de — mint Geiger Péter mondta —, az anyagi ösztönzésen további finomításra van szükség.



A November 7. szocialista brigád tagjai az Univerzális darus jármű napi szemléjét végzik

— *Jobban kell támaszkodnunk a dolgozók által felvetett javaslatokra. Nem szabad abból presztízst csinálni, hogy nem mindent a vezetők és a műszakiak találnak ki. A dolgozók nemcsak azt érzékelik, hol szorít a cipő, hanem a megoldási lehetőségeket is látják. Véleményüket, ötleteiket figyelmen kívül hagyni felelőtlenség lenne, s ez az üzemi demokráciát is sértené. A szakszervezeti aktivisták bevonásával, az ösztönzőbb bérezéssel értük el az eredményeket a fegyelem javításában is. Még így is vannak, akik a jelenlétükért, s nem a végzett munkáért várják a fizetést. Az ilyen nézetek ellen a tisztségviselőkkel közösen lépünk fel. Az elmúlt évekhez képest javult a táppénzes fegyelem, s hasonló javulást tapasztalunk az üzemi baleseteknél is. Minden oktatáson, testületi fórumon nagy figyelmet fordítunk az ezzel kapcsolatos agitációra, propagandára. Szükség is van erre, mert az ember mellett a gépeket is gyakrabban éri sérülés. Tavaly, az anyag- és energiaárak növekedését is figyelembevéve, négyszeresére nőtt a társadalmi tulajdonban okozott kár, ami meghaladja a félmillió forintot. Ebben az ittas vezetéssel okozott kár, az üzemanyaggal való manipulációk. de legfőképpen a gépi berendezésekhez tartozó szerszámkészlet felelőtlen kezelése, eltulajdonítása képviseli a legnagyobb arányt. Az említett összegből a kárt okozókkal 263 ezer forintot térítettünk meg* — mondják a szakszervezeti bizottságon.

Mint a beszélgetésből kiderült, a fegyelem javítását, a társadalmi tulajdon védelmét a telephelyeken megalakított rendészeti szervezet tagjai is elősegítették. De a létszámgondok ellenére bátran éltek a *kollektív szerződés* vonatkozó paragrafusainak fegyelmező erejével is: 74 dolgozónál az igazolatlan napok arányában csökkentették, illetve teljesen megvonták a nyereségrészesedést.

A kitüntetések vissza is vonhatók

Arra a kérdésre, hogy a szocialista brigádok miként segítették a főnökség vezetőinek, szakszervezeti bizottságának törekvéseit, az szb-titkár elmondta, hogy a fegyelem javításából, a termelési feladatok végzéséből, de az életmód formálásából is kiveszik részüket a kollektívák. *1980-ban például 11 ezer óra társadalmi munkát végeztek a főváros kerületeiben, gyermekintézményekben, s nem utolsósorban a főnökség telephelyein.*

— Világos, konkrét célt kell adni a brigádoknak, s akkor nincs gond az aktivitással. A kongresszusi versenyben is erre törekedtünk. *A kerületi üzemek között mi kaptuk meg a tanács és a pártbizottság által felajánlott vándorzászlót is.* Brigádjaink kritikus szemléletét mutatja, hogy a szocialista brigádvezetők értekezlete a múlt évben hét, az idén két kollektívától vonta meg a szocialista cím és az ahhoz fűződő kitüntetések viselését, tehát *az önmagukkal szemben támasztott követelmények is szigorúbbakká váltak* — így az szb-titkár.

Az elmúlt évben az építési géptelep főnökségen tovább javultak a dolgozók szociális körülményei. Erre a célra 15,5 millió forintot fordítottak. Ennek ellenére — mint beszélgető partnereim elmondták — a külső munkahelyeken, telephelyeken, a javítóműhelyekben a kedvezőtlen munka- és szociális körülmények rontják a dolgozók hangulatát, munkafegyelmét.

— *A VI. ötéves tervben 140 millió forintot fordíthatunk a javítóbázis korszerűsítésére.* Sok feladatunk van a lakókocsik beszerzésében és rekonstrukciójában is. Az elmúlt évben 4 új, fürdővel is felszerelt lakókocsit vásároltunk, nyolcat pedig selejtezett személykocsiból alakítottunk át. Hogy milyen a VI. ötéves terv előkészítése? Február közepére körvonalaiban ismertük a gépeinkre kiszabott feladatokat, sínhegesztő gépeink pedig már — az időjárástól függően — a nyílt pályán dolgoznak — mondta az igazgató.

Részekre bontani a közös feladatokat!

Szavaihoz a szocialista brigádvezetők a közelmúltban megtartott értekezletén elhangzottakból annyit azért hozzáteszünk: *a kollektívák a munkaverseny-vállalások konkrét megtételéhez nem két hónap vagy még több idő eltelte után, hanem korábban és nem körvonalaiban, hanem lebontva igénylik a feladatok meghatározását.* Erre azért is szükség van, mert a VI. ötéves tervre előirányzott 1400 vágánykilométer rekonstrukció végrehajtásához pontos ütemtervekre, a 2—3 órás vágányzárak helyett jobban szervezett és előkészített munkára lesz szükség. Ezek pedig már *nemcsak a géptelepieken múlnak.*

Orosz Károly



A főnökség Kőér utcai központjában a múlt év januárjában adták át az új szociális létesítményt

(Laczkó Ildikó felvételei)

125 éves a szolnoki járműjavító

Az üzem kollektívája képes volt a megújulásra



Mihalka László és Keskeny Pál, a MÁV kiváló brigádja címmel kitüntetett Kossuth Lajos brigád tagjai az M44-es mozdonyok kipufogóit javítják

Ebben az évben ünnepli fennállásának 125. évfordulóját a Szolnoki Járműjavító Üzem. Története 1856-ban kezdődött. Az akkor épített kis műhelyben 99 munkás dolgozott. A századfordulóig egymás után adták át a szolnok—hatvani, a rákos—szolnoki és a szolnok—kiskunfélegyházi vonalat. A vasútépítéssel együtt fejlődött az üzem is. 1917-ben már 1448-an dolgoztak falai között. 1944. szeptember 19-én lebombázták az épületet, a megmaradt gépeket pedig a németek elszállították.

1944. november 4-én felszabadult Szolnok. A munkások nagy erőfeszítések árán próbálták helyreállítani az üzemet. 1945 júniusától már megkezdték a gőzmozdonyok, a teher- és személykocsik javítását. Az első nagyobb beruházásra 1958-ban került sor. Új szerszámgépeket vásároltak, korszerűsítették a technológiát.. Hét évvel később átadták az 1500 személyes üzemi konyhát és étkezdét. Hamarosan felépült a korszerű öltöző-fürdő és az üzemorvosi rendelő is. *1968-ban megkezdődött a második dízeljavító bázis építése.* 1973-ban megszűnt a gőzmozdonyjavítás. Az üzem nagy ütemben fejlődött tovább. Modernebb csociális létesítményeket építettek, korszerűsítették a műhelycsarnokokat.

Ennyi az üzem fejlődése tömondatokban.

— *A technológiai megújulás folyamata azonban ezzel még nem fejeződött be* — jegyzi meg *Demecs Béla* termelési főmérnök. — *Szinte minden évben újabb profilra, újabb sorozatú mozdonyok javítására kellett áttérni. Egymást követték a kényszerű tervmódosítások, munkaerő-átcsoportosítások.*

Mindezt *Tóth András* fődiszpécser konkrét tényekkel, adatokkal bizonyítja:

— *1976-ban például meg kellett kezdenünk az M43-as és M47-es, valamint az M41-es sorozatú dízelmozdonyok javítását. Egy évvel később felkészültünk a 12 VFE típusú, MDa sorozatú dízelmozdony motorjának javítására is. 1978-ban jöttek a villamos fűtőkocsik és a 12 PA 4. típusú dízelmotorok.* A mozdonyjavító osztály műszaki-tervező és munkáskollektívájának újítása révén üzembe helyeztük a MOBIL motorpróbatermet, amely kisebb teljesítményű motorok bejáratására alkalmas. Segítségével csökkent a javítási idő és növekedett a szállításból eredő költségmegtakarítás.

1979-ben és 1980-ban újabb típusú mozdonymotorok érkeztek az üzembe. Megteremtették a fődinamó javításának a feltételeit. Az átállásra általában mindig csak néhány hónap állt rendelkezésre. A gyors ütemű változások a műszaki gárda szüntelen továbbképzését igényelték. Az újabb technológiák bevezetése miatt gyakran kellett átszervezni, előrelátóan dönteni és intézkedni.

— *A dolgozók átképzésére szaktanfolyamokat szerveztünk* — folytatja *Tóth András.* — *1976-tól 1980-ig összesen 2043-an képezték tovább magukat.* Szakmunkástanulóműhelyünkben évente 130-an sajátítják el a szakma fortélyait. Sajnos a gyakori változásokhoz való kényszerű alkalmazkodás létszámcsökkenéssel is járt. Nem mindenki vállalta az újabb műszaki ismeretek elsajátításával járó gondokat. A dízelmozdonyjavítás feltételeit biztosító korszerű technikai berendezések teljes kihasználásához például hétszáz dolgozóra lenne szükség a jelenlegi 560 helyett.



Süveges Józsefné, a Sallai Imre szocialista brigád tagja, a személykocsik ablakfüggönyeit varrja

A járműjavító munkáját az akadozó alkatrészellátás is nehezíti. Tavaly például emiatt a tervezettnél kevesebb M44-es és M47-es sorozatú dízelmozdonyt tudtak javítani. Helyette több négytengelyes személykocsi javítását vállalták. Az említett gondok ellenére az elmúlt ötéves terv termelési eredményei azt bizonyítják, hogy a szolnoki járműjavító kollektívája mindig képes volt a megújulásra, a vasút által támasztott igények kielégítésére.

— Üzemünknek két nagy profilja van: a dízelmozdonyjavítás és a négytengelyes személykocsik fővizsgálata — magyarázza *Kucser Mátyás*, a tervosztály vezetője. — Tavaly például 194 mozdony nagyjavítását, 834 négytengelyes személykocsi fővizsgálatát, továbbá 204 négytengelyes személy- és 547 teherkocsi futójavítását végeztük el. *Az idén 68 mozdonnyal szeretnénk többet javítani, mint tavaly.*

A szolnoki járműjavítóban javítják, illetve a helyszínen tartják karban a MÁV összes hídmérlegeit. Mindez évente 70 ezer óra munkát igényel. A Munka Vörös Zászló Érdemrendjével kitüntetett 125 éves üzem a tervek teljesítésével, újabb munkasikerekkel igyekszik méltóképpen megünnepelni a jubileumot, amely fejlődésük útjának emlékezetes határköve is.

(Kaszala)



Ábel Ferenc, a 900 éves Szolnok nevű brigád lakatosa egy személykocsi homlokfalát egyengeti

(Erdei Ernő felvételei)

Beszámolás a végzett munkáról

Záhonyban csökkent a kézi átrakás, javult a rakodógépek kihasználása

A BIZALMIAK EGYETÉRTETTEK A TERV CÉLKITŰZÉSEIVEL

A záhonyi területi szakszervezeti bizottság február 12-en, Záhony állomáson tartotta bizalmi testületi ülését. A tanácskozáson — amelyen részt vett *Alexa László*, a Szakszervezetek Szabolcs-Szatmár megyei Tanácsának vezető titkára is — elsőként *Rigó Zoltán* üzemigazgató beszámolóját tűzték napirendre a gazdasági munka 1980. évi eredményeiről és az 1981. évi feladatokról. A megjelent 67 bizalmi küldött előtt az üzemigazgató fűzött szóbeli kiegészítést az írásos előterjesztéshez.

Az eredeti tervet túlteljesítették

Az értékelés kiemelte, hogy a múlt évben 14,55 millió tonna árut szállítottak. Ez az eredeti terv 101 százalékos, míg az év közben megemelt előirányzat 94,5 százalékos teljesítését jelentette. A belépő árumennyiség 110 ezer tonnával, míg a vámkilépő forgalom közel 950 ezer tonnával nőtt. Jelentősen módosult az átrakási munkát meghatározó áruösszetétel. A tranzit áru 13 százalékos emelkedése az elegyrendezés, az árukezelés munkaigényességét növelte. A nyitott vagonokba érkező áru mennyisége közel 100 ezer tonnával csökkent, míg a munkaigényesebb fedett 200 ezer tonnával emelkedett. Ennek a kéziáru növekménynek a nagy része (cement, műtrágya) az év első négy hónapját terhelte. Jól oldották meg az almaszállítás feladatait is.

Sikerült javítani a múlt évben az üzemviteli munka minőségét jelző mutatók többségét. Csekély mértékben ugyan, *de javult a személy- és a tehervonati menetrendszerűség; a tehervonatok átlagos terhelése; a teherkocsik kihasználása.* Azzal, hogy a korábban kézinek számító áru jó részét géppel rakták át, csökkent az átrakásban a kézi munka aránya, s növekedett a rakodógépek kihasználása. Javult az átrakómunkások foglalkoztatásának hatékonysága is. Egyedül a normál nyomtávú kocsitartózkodás romlott, de ennek objektív oka a vámkilépő áru nagyarányú növekedése és a továbbítási nehézségekkel összefüggő állandóan magas maradvány volt.

Javult az átrakóhelyek kiszolgálásának tervszerűsége és az irányítási munka színvonala. A helyi végrehajtásban már több hiányosság mutatkozott. Erre utal, hogy jelentős mértékben növekedtek, *s meghaladták a 4 millió forintot a technológiák be nem tartásából, az áru hanyag kezeléséből származó károk.* A megelőző munka nem elégséges — állapította meg a beszámoló. — A kiszabott kártérítések legtöbbször formálisak voltak és nem elfogadható, hogy egyetlen állomásfőnökség sem hozott fegyelmi határozatot a károkozók ellen. Ilyen körülmények között bizony fenntartással kell fogadni a fegyelmi esetek csökkenésének eredményként történő elismerését is...

Növekedett a balesetek száma

A munkafegyelem helyenkénti lazaságával függött össze a tárgyi balesetek számának jelentős emelkedése is. *Az összes baleset 44 százaléka Fényeslitkén fordult elő.* A személyi balesetek 16 százalékkal nőttek. A leginkább balesetveszélyes munkaterületnek a kézi átrakás bizonyult, hiszen itt történt a sérülések 75 százaléka. A balesetek többsége nem volt súlyos kimenetelű, így a miattuk kiesett munkanapok száma jelentősen csökkent.

Az üzemviteli munka műszaki feltételeit biztosító szolgálati főnökségek általában eredményes munkát végeztek. Teljesítette terveit a vontatási főnökség a mozdonyok javítását, a pályafenntartás, az alépítmények, a gépesített rakodási főnökség a rakodógépek megelőző karbantartását illetően. Anyaghiány hátráltatta a síncserék végrehajtását és a vágányfékek főjavítását. A biztosítóberendezési főnökség megszervezte építőrészlegét, melynek első munkáit — így például az irányítás távközlőhálózatát — használatba vették.

A záhonyi átrakókörzet teljesítette önköltségi tervét. *Készleteik mintegy 9 millió forinttal vannak a norma alatt. A tervezetthez képest 2,6 millió forint értékű energiát takarítottak meg.* Hazai anyagok felhasználása 3 millió forint értékű devizamegtakarítást tett lehetővé a múlt évben.

A feltételek mindenütt adottak

Az eredmények jelentős forrása volt a szocialista versenymozgalom. Az üzemigazgatóság dolgozói, szocialista brigádjai többségükben teljesítették a XII. pártkongresszus és a felszabadulás 35. évfordulója tiszteletére tett felajánlásaikat. A magyar—szovjet barátság jegyében, a 15 éves versenykapcsolatuk szép folytatásaként, *a körzet szocialista brigádjai csatlakoztak az uzsgorodi aligazgatóság munkaversenyéhez, amelyet az SZKP XXVI. kongresszusa tiszteletére indítottak.*

A záhonyi üzemigazgatóság idei áruszállítási terve 14,7 millió tonna és számol a tranzitforgalom további növekedésével. A terv végrehajtásához — rendes üzemmenet mellett — biztosították a szükséges feltételek. *Rigó Zoltán* üzemigazgató ezért a hatékonyság fokozását, a munka szervezettségének javítását hangsúlyozta szóbeli kiegészítőjében. Kiemelte az üzembiztonság és a munkafegyelem megszilárdítását és a társadalmi tulajdon fokozott védelmét is.

A vita során felszólalt bizalmiak egyetértettek a terv célkitűzéseivel, és ezek megvalósításához fokozott támogatásukról biztosították az üzemigazgatóság vezetőit. *Fazekas Imre* átrakómunkás arra hívta fel a figyelmet, hogy sok még a tartalék a munka jobb megszervezésében. Esetenként késnek a kocsibeállítások, s az ebből adódó tétlenség rontja a fegyelmet. *Ficsóri Miklós*, a gépesített rakodási főnökség bizalmija a szocialista brigádok növekvő szerepét elemezte. Tőlük többet várnak a munkatársak nevelése területén is. *Jurácsik Gábor* mozdonyvezető arról szólt, hogy a jó munkahelyi légkör alapja az, ha mindenki becsülettel végzi a munkáját. Semmi helye annak, hogy a hanyagok, a mulasztók jobb elbírálásra tartsanak igényt — hangsúlyozta.

Az ittasságot nem szabad megtűrni

Verba Ferenc, a záhonyi tszb-titkára a baleseti helyzet kedvezőtlen alakulása kapcsán *arra hívta fel a szakvonali vezetést, hogy bátrabban éljenek a fegyelmezés eszközeivel, ha az utasítások megsértését tapasztalják.* A rendszeres oktatást — különösen a gyakorlat szempontjából —, erősíteni kell minden területen. *Olyan közhangulatot kell teremteni, amely még enyhébb fokon sem tűri meg az ittasságot!* Kérte a szakszervezeti aktivistákat, hogy az erre irányuló felvilágosító tevékenységükkel segítsék a gazdasági vezetés munkáját.

A vita után a bizalmi testület egyhangúlag elfogadta az előterjesztést, a terv végrehajtásában a szakszervezetre háruló feladatokat is, majd a továbbiakban egyebek között megtárgyalták az 1981. évi bérfejlesztések végrehajtásával kapcsolatos kérdéseket.

Lőrincz János

Évente kétszázszor

Munkába és munkából — határátlépéssel

A Szob állomás létszámába tartozó, de *Sturovón* szolgálatot teljesítő vasutasok évente csaknem kétszázszor lépik át hivatalosan a magyar—csehszlovák határt. E sajátos körülmények között ingázik majdnem 400 MÁV-dolgozó.

Példás együttműködés

A közös határállomás magyar—csehszlovák vasutasainak egy része február 20-án Szobon találkozott abból az alkalomból, hogy *a mieink nyerték meg a nemzetközi határforgalmi munkaversenyt.* Az V. ötéves terv idején hat félévben lettek elsők, és elnyerték a *Kiváló Határállomás* megtisztelő címet, a vele járó 45 ezer forint jutalommal. Az ünnepi esemény előtt meglátogattuk a határállomást.

Schuck Géza, a sturovói kirendeltség vezetője elmondotta, hogy a csehszlovák és a magyar vasutasok között jó az együttműködés. Ez elsősorban a kocsik futójavításánál mutatkozik meg. A csehszlovák kollégáknak jobban felszerelt műhelyük van, mint nekünk. A százharmincöt tagból álló műszaki gárda tagjai (lakatosok, bognárok, hegesztők, villanyszerelők, kovácsok) egyetlen helyiségben dolgoznak, amely egyben szociális épület is. A felszerelésük sem elégíti ki a követelményeket. *A csehszlovák kollégákra azonban mindig lehet számítani.* Így az elmúlt évben 8133 kocsit javítottak ki a magyar vasutasok.

Kristofek István villanyszerelő a műhelyben éppen egy személyvonat átvizsgálására készülődik.

— Jól érzem itt magam, pedig a feladatunk nehéz — mondja a fiatalember. — A feleségem is itt dolgozik, kocsifelíróként. Most éppen gyesen van. A keresettel is elégedett vagyok, és a négyes túr is kedvező számomra. A műhely felszerelései azonban már elavultak.

Ladislav Kanka megbízott állomásfőnök jól beszél magyarul.

— *A nagyobb rendező pályaudvarok közé tartozunk, a csomópont 90 hektárt foglal el* — magyarázza. — *Gyakran azonban ez is kicsinek bizonyul. Most is itt van egy 24 kocsiból álló, élő áruval megrakott tranzitszerelvény, amelynek célállomása Görögország. A megrendelő azonban valamilyen ok miatt egyelőre nem fogadja. Magyarországra sem küldhetjük. El kell döntenünk, hogy mi legyen a fázásra hajlamos marhákkal és a juhokkal? A határállomáson évente egymillió kocsit kezelünk. Gyakoriak a torlódások. Ezért Schuck Géza kollégámmal mindig azzal kezdjük a napot, hogy megbeszéljük a gondokat, és együtt intézkedünk.*

— Mi a véleménye a munkaversenyről?

— *Nekem az a véleményem, hogy akármelyik oldalon is van a vándorzászló, az a közös munka eredményeit dicséri. Csak együttműködve juthatunk előbbre.*

Csikós Istvánné szb-titkár elmondotta, hogy a magyar vasutasokat 15 községből külön busszal szállítják Szobra, s onnan vonattal mennek át a határon. Ez havonta 150 ezer forintba kerül. *A jó kapcsolatok példáit bizonyítják a közös kirándulások és sportversenyek is.* Az együttműködés szálai azonban ennél erősebbek.

A CSKP jubileumára

— *A Csehszlovák Kommunista Párt az idén ünnepli megalakulásának 60. évfordulóját* — mondja *Bernát István*, a szob—sturovói üzemfőnökség vezetője. — Ugyancsak az idén tartja a CSKP XVI. kongresszusát. Ezeknek az ünnepi eseményeknek a tiszteletére tett vállalásokhoz mi, magyarok is csatlakozunk, hiszen ez természetes, baráti gesztus.

Séra Sándor

NEHÉZ ÖT ÉV UTÁN

Az Utasellátó előre tekint

Középtávú gazdasági tervidőszakot, öt évet fejeztünk be, s indokolt visszatekinteni, miként fejlődött a közlekedés speciális területe, a vendéglátás és a kiskereskedelem.

A távolsági személyszállításnál a jó utasellátás alapkövetelmény. Az utasellátás — a repülést kivéve — a közlekedési vállalatokkal szorosan együttműködő, s velük 1948 óta szerződéses viszonyban álló *Utasellátó Vállalat* feladata. Tegyük hozzá mindjárt az arányokat: *a mintegy 2 milliárd forintos forgalmának mintegy 85 százaléka a MÁV területére jut, holott az elmúlt tíz évben több mint 50 egységet létesített a VOLÁN új pályaudvarain.*

Szeszmentesítve

A feltételek népgazdasági és ágazati szinten is oly mértékben változtak, hogy — talán a tervidőszak első két évét (1976—77-et) leszámítva — nem volt mód bázisszemléletre. A IV. ötéves időszak adatai és a KPM személyszállítási, a Belkereskedelmi Minisztérium ágazati irányelvei alapján összeállított V. ötéves tervi előirányzatokat esetenként módosítani kellett, az 1978—80-as üzletpolitikai irányelveket pedig az új helyzetekhez híven, évenként — mindenkor a megjelent rendelkezéseknek megfelelően — át kellett dolgozni. Minden évnek voltak saját, egyedi központi célkitűzései is. Ekkor érvényesülhetett igazán a dolgozók kezdeményezőkészsége, szakmai tudása, összefogása.

Mik idézték elő a változásokat? *A sor elejére kívánkozik az égetett szeszes italok árusításának 1978-as korlátozása.* Méghozzá nemcsak reggel 9 óráig, mint általában a vendéglátóiparban, hanem az utasellátás területén egész nap, az éttermek kivételével. Egy év alatt az égetett szeszes ital forgalma 82 százalékkal visszaesett. Ezt ellensúlyozni kellett, ezért az étel- és üdítőital-értékesítés megnőtt. A dolgozók sokat tettek, hogy így legyen: *nem akarták elveszteni vendégkörüket.* Széles ételválasztékot kínáltak a gyorskiszolgálásban, az értékesítő automatahálózatot pedig szervezettebbé tették. Új módszereket alkalmaztak az árubeszerzésnél is — mindez nagy segítséget adott a célok eléréséhez.

Az 1979-es év jelentős eseménye volt a júliusi országos ételnyersanyag-áremelés, s a vendéglátás haszonkulcsainak növelése. *Az utasellátás ételárai átlagosan 36 százalékkal nőttek, a IV. osztályú üzletekben 30, az I. osztályúakban pedig már 68 százalék volt az ár- és haszonkulcsnövelés együttes hatása.* A magas árak miatt ugyan — természetesen folyó áron — nőtt az árbevétel, de változatlan áron, s így mennyiségileg erősen csökkent a forgalom. Ekkor év közben is határozott üzletpolitikát kellett meghirdetni. A vállalatvezetés új irányelveket dolgozott ki, s alkalmazott. Az üzlethálózat dolgozói kezdetben meglepődtek, majd a szocialista brigádok összefogtak, s új, saját programokat dolgoztak ki. *Közös erőfeszítéssel törekedtek a szeszmentes forgalom további növelésére.*

Ösztönző bérpolitika

Mint ismeretes, 1980-ban módosultak a gazdasági szabályozók és a termelői árváltozások az utasellátásban is hatottak: *nemcsak az árakra, de a költségekre is.* Ismételten a tervszámok és az üzletpolitika változására volt szükség. A dolgozók újításokkal, ötletekkel, legalábbis szakmai fogásokkal, az utasellátás speciális lehetőségeinek okos kihasználásával — *a vezetés új szempontokkal, ösztönző bérpolitikával és szervezettebb irányítással járult hozzá e nehéz év programjának megvalósításához.*

Természetesen e három év hatását a vállalat mutatószámai is tükrözik, rendkívüli problémák kerültek felszínre. A forgalom, amely 1976-ban 1,95 milliárd forint volt, 1978-ban 100 millióval visszaesett. (1977-ben már túlhaladta a 2 milliárdot). 1979-ben viszont ezt újra elérte, *1980-ban* pedig már *2,08 milliárd forint volt az árbevétel.* A devizabevétel is ugrásszerűen öt év alatt több mint a kétszeresére emelkedett, s 1980-ban elérte a 100 millió forintot az utasellátás külföldi vasúti s hajóbevételei, valamint a pályaudvari Utastourist üzletek forgalma révén. Mindezeket az 1976-os 6650 helyett 1980-ban már csak 6250 dolgozó érte el.

Eredményesnek bizonyult a teljesítménybérezés kiterjesztése. Több mint 9 ezer forinttal — évi 27,2 ezerről 36,2 ezerre, tehát 33 százalékkal — nőtt a vállalat dolgozóinak átlagbére 1976-ról 1980-ra. Így valamelyest csökkent az ágazati átlagtól való lemaradás. A szocialista versenymozgalom keretében is évente átlagosan 320 ezer forintot osztottak szét a brigádok között. Fejlődött a szociálpolitikai és a munkavédelmi tevékenység is. *Üzemegészségügyi, s szociális létesítményeket adtak át, a fizikai munkát könnyítő berendezéseket helyeztek üzembe.* A MÁV-val közösen létesített boglárlellei üdülő gyorsan népszerű lett. Lakáslétesítési támogatásra 5,5 millió forint jutott.

Fejlesztési lehetőségek

A csökkenő eredmények hatására a fejlesztési lehetőségek is kisebbek voltak, de még így is — részben MÁV alapokból — 204 millió forintot fordítottak korszerű, gyorskiszolgálású új egységek létesítésére, továbbá rekonstrukcióra, korszerű gépek és berendezések beszerzésére. A meglévő hálózat fenntartására is mintegy 165 millió forintot költöttek. Az idegenforgalom által régen hiányolt új fekvőhelyes kocsikat 1979-ben állították forgalomba.

Az üzemszervezés elsősorban a központi tevékenység korszerűsítését segítette: *a számítástechnika alkalmazásával az állóeszköz-, és energiagazdálkodás rendszerét reformálták meg.* Most kerül sor a bérszámfejtés számítógépre vitelére. Az utóbbi években korszerűsítették az információrendszereket, s más ügyvitelszervezési feladatot is megoldottak.

A fokozódó munkaerőhiány ellenére is tervszerű volt a kádermunka. Az erős fluktuáció, a nyugdíjazások ellenére sem volt zökkenő, helyesen alapoztak a vállalaton belüli utánpótlásra, a közép- és felsőszintű vezetésnél.

Szerződéses formában

Az eredményeket nemcsak az utazóközönség érzékelte, hanem az illetékes felsőbb szervek is: az Utasellátó 1976—77 és 78-ban a *Kiváló Vállalat* címet is elnyerte, s 1979-ben ezt a sorozatot csak az összetorlódott — többnyire vállalaton kívüli — gátló körülmények szakították meg. *Az 1980-as produktummal már arra is remény van, hogy a vállalat az ötéves időszak eredményei alapján magasabb kitüntetésben részesüljön.*

A vállalat már összeállította a VI. ötéves üzletpolitikai és gazdasági tervét. A szervező munka egyik jelentős lépése lesz a szerződéses üzemeltetési forma bevezetése az állomási üzletekben, de a mozgószolgálatnál is. Remélhetőleg ez — a vállalat égisze és ellenőrzése alatt — előtérbe helyezi az egyéni vállalkozó kedvet, a szakmai tudást, s ez nemcsak az eredményességet, hanem az utazóközönség ellátását is javítja.

Berey István



Kecskeméten, a felvételi épület főbejárata előtt most mélyépítési munkát végeznek. Az állomást ugyanis bekapcsolják a városi közműhálózatba.
(Török Ferenc felvétele)

A partner szemével

(Folytatás az 1. oldalról)

előre nem lehet látni, arra csupán keret a szerződés, lehetőség egymás segítésére — a népgazdaság javára.

Jó előre elkészítik a havi tervet, ötnapos ütemezésben. Ám ettől el lehet — és el kell! — térni, ha bizonyos érdekek úgy kívánják. Ha a DCM több kocsit kér a tervezettnél — kap. Ha kevesebbet, egy nappal előbb törölteti. *Nagy Lajos* állomásfőnök és helyettese, *Kiss Zoltán*, az említett megbeszélésen — megértve a DCM helyzetét — helyeselte az együttműködésnek ilyen értelmű továbbfejlesztését.

Nem könnyű a lecke. A megváltozott viszonyok között mind az ipari üzemeknek, mind a vasútnak nagyfokú rugalmasságból, partneri készségből kell vizsgázniuk. Úgy látszik, Vácon sikerül.

P. J.

Megjutalmazott komplexbrigádok

A szombathelyi vasútigazgatóságon a közelmúltban értékelték a MÁV—Volán komplex brigádok 1980. évi eredményeit. Az igazgatóság és a területileg illetékes Volán vállalatok javaslata alapján *a győrszabadhegyiek lettek az elsők, megelőzve a veszprémieket és a zalaegerszegieket.*

A győrszabadhegyi komplex brigád a múlt évben kezelt 2663 vagon közül mindössze kettőt rakott ki késedelmesen. A 84 613 tonna áruszállítási tervükkel szemben 95 919 tonna árut raktak ki és be.

A kisebb állomások kategóriájában *a bélediek végeztek az első helyen a sárváriak előtt.* A kiemelkedő eredményt elért kollektíváknak a MÁV és a Volán képviselői — a szakszervezeti szervek képviselőivel együtt — ünnepélyes keretek között adták át a pénzjutalmakat.

Sz. Jakab

GŐZÖS HELYETT DÍZEL

Gépek és emberek

Szerencsen zavartalan volt a répakampány

Február 24-én 0 órától *Szerencs* és *Sátoraljaújhely* között a tehervonatokat már nem gőz-, hanem M 62-es dízelmozdonyok továbbítják.

Gyorsabb kiszolgálás

— *Nagy szükség volt már erre a változásra, a korszerűsítésre* — mondja *Körömi Gyula* felügyelő, aki az állomásfőnöki teendőket látja el Szerencsen —, *hiszen a Hidasnémetin keresztül Csehszlovákiába menő tranzitforgalom ezáltal meggyorsul. Ez a csehszlovák vasutasok szempontjából is előnyös, mert nekik idáig van kiépítve a villamos vonaluk.*

— És a személyforgalom marad a régiben?

— *Csak részben. Május 31-től ugyanis naponta egy pár személy- és egy pár gyorsvonatot is dízelmozdonyok vontatnak majd Szerencs és Sátoraljaújhely között.*

Annak előnye, hogy a gőzösök által továbbított 1500 tonnás tehervonatokkal szemben *a dízelek 1800—2000 tonnát is vontathatnak, a tállyai és a többi bánya kiszolgálásánál is érezhető már.*

— Tállyáról például naponta 4-5 ezer tonna követ indítunk az ország minden részébe, ráadásul az aszfaltkeverő üzem kapacitását is bővítették. Éppen ezért Tállyára naponta négy-öt zárt szerelvény is megy — magyarázza Körmendi Gyula.

Átcsoportosítás

— A hegyközi kisvasút megszüntetése hozott-e valami újat?

— *Igen* — hangzik a válasz —, mert a Sárospatakon és Sátoraljaújhelyen megszűnt kisvasúti vontatási részlegtől átcsoportosított szakemberek bevonásával *új műszaki bázist szerveztünk,* és ez lényegesen elősegíti a kocsik jobb kihasználását, illetve az utazási feltételek javítását.

Szerencs állomáson egyébként —, ahol 98 vasutas bonyolítja le váltakozó műszakban a forgalmat — szűkös a létszám, de az emberek *szívesen túlóráznak.*

— Persze, csak a megengedett határokon belül, mert *a túlórázás soha nem ment és ezután sem mehet a biztonság és az emberek egészségének, testi épségének a rovására* — hangsúlyozzák a helyi vezetők.

— Nagy gondjuk lehet a Szerencsi Cukorgyár kiszolgálása is — jegyzem meg.

Baleset nélkül!

— *A cukorgyár kiszolgálása nálunk már évek óta nem gond* — szól mosolyogva Körömi Gyula —, *mert a nyers répa szállítása részben közutakon történik, ami meg ránk tartozik, azt a munkát kitűnően megszerveztük. A kampány idején olyan nyugdíjas vasutasok* — volt kocsirendezők is — *segítenek, akik évtizedeken át végezték ezt a munkát. Inkább az állomás befogadóképességével van problémánk, bár a tizenhárom vágány elég lenne, ha hosszabbak volnának. De hát azzal kell dolgoznunk, ami van. Igaz, sokszor Taktaharkány és Bodrogkeresztúr állomás is tele van feldolgozásra váró eleggyel, mert itt nálunk, Szerencsen négy vágányt állandóan leköt a személyforgalom.*

— Szerencs tehát kinőtte már a régi állomást.

— *Különösen hétvégeken* — bólint Körömi Gyula —, *de mindent elkövetünk a balesetmentes szolgálat érdekében, s egyelőre csak álmodozunk egy korszerű személypályaudvarról. A dízelesítés azonban feltétlenül hozzájárult a munkakörülmények javításához.*

Dávid József

Ha beköszönt a tavasz

Folytatják a pálya felújítását Szekszárd, Rétszilas térségében

Öt év óta változatlanul 282 kilométer nyílt vonal, 51 kilométert kitevő iparvágány és 440 csoportkitérő fenntartása hárul a szekszárdi pályafenntartási főnökség dolgozóira. Nehéz feladatuk van, hiszen vonalaik egy része elavult, korszerűtlen. Néhol még ma is kis „i" síneken zakatolnak a vonatok. *Méhes Istvántól*, a főnökség vezetőjétől és *Banya László* vezető mérnöktől arról érdeklődtünk, hogyan sikerült a múlt évben megtartani, illetve javítani vonalaik állapotát.

Géplánccal

— *Javarészt sikerrel teljesítettük a vonalaink fenntartására, minőségük javítására kidolgozott terveinket* — tájékoztatott Méhes István. — *Ezt elsősorban a rendelkezésünkre bocsátott gépi kapacitásnak köszönhettük.* 1980-ban a Plasser felépítményi géplánccal 173 kilométer hosszban végeztünk vágányszabályozási munkálatokat, míg a magyar Buda aláverőgéppel 87 kilométert hoztunk rendbe. Kitérőink fenntartásánál ugyancsak jó hasznát vettük a gépeknek. Az előző évihez hasonlóan 208 csoportkitérő gépi fenntartását végeztük el.

Elmondta azt is, hogy a *Vilány—Mohács* vonalon befejezték az ágyazatrostálást, a *Rétszilas—Szekszárd* vonalon pedig folytatták a bányakavics ágyazat zúzott kőre való kicserélését, de az ágyazatcsere egy részével mégis elmaradtak. Hogy miért?

Szabadalom külföldről

— *Jóval kevesebb zúzott követ kaptunk, mint amennyit rendeltünk* — mondotta erről a vezető mérnök. — *A hozzánk beérkezett 14 000 tonna kőből pedig többre nem futotta, Az idén lényegesen több zúzott kőre lesz szükségünk, ha teljesíteni akarjuk azt a célkitűzést, hogy 1982-ben befejezzük a bányakavics ágyazat eltávolítását.*

A csavarkötések megerősítésére, talpfák és vasbetonaljak tuskóinak javítására egyaránt sikerrel alkalmazták a főnökség területén a *Traversán* eljárást. Ez az osztrák szabadalom lehetővé teszi ugyanis, hogy műgyantával pótolják a fában elkorhadt furatrészt, sőt, ezzel a műgyantával még a talpfa repedései is jól eltüntethetők. A kilazult csavarok műgyantás rögzítését a vonatforgalom zavarása nélkül végezték. *Bár 1981-ben 2800 vasbetonalj és 7800 talpfa cseréje már halaszthatatlan feladat, legalább tízezer műgyantás furatjavítást is terveznek.* Ez négyszerese lesz a múlt évben végzett Traversános javításoknak.

A főnökség idei terveiben a legfontosabb célkitűzés; *169 kilométer hosszban végeznek vágányszabályozást a Plasser-géplánc segítségével.* Tíz vkm hosszban tervezik az eliszaposodott bányakavics ágyazat lecserélését a Rétszilas—Szekszárd vonalon.

— Az idén igyekszünk elég korán, március 30-án megkezdeni ezt a munkát, hogy elegendő kőhöz jussunk — jegyezte meg Vanya László vezető mérnök —, mert nyáron csak az új vonalak építését győzik kiszolgálni a kőszállító szerelvényekkel . . .

Síncsere a mellékvonalakon

A *Pécs—Bátaszék* vonalon négy vkm hosszban folytatja a főnökség a kis „i" sínek kicserélését 34,5 kg-os „C" sínre, hogy két év múlva teljesen befejezhessék ezt a rekonstrukciós tevékenységet. Ezen az erősen kanyargó, hegyi mellékvonalon 6 kilométeren folytatják ebben az esztendőben a már erősen szennyezett ágyazat rostálását is.

L. J.

Munkáshangverseny Debrecenben

Február 16-án a debreceni Kölcsey Ferenc Művelődési Központ színháztermében rendezte meg évadnyitó vasutas építőmunkás munkáshangversenyét a MÁV Filharmonikusok zenekara. A műsorban népszerű olasz, francia zeneszerzők — Rossini, Verdi, Leoncavallo, Mascagni, Ravel, Saint Säens, Puccini, Ducas — műveiből hangzottak el részletek. Közreműködtek: Tas Ildikó, Hegyes Gabriella, Tréfás György, Martin János, Vadász István, a Csokonai Színház magánénekesei. A műsort Halmos Sándor vezette. Ezzel a hangversennyel hetedik évadját kezdte meg a munkáshangverseny-sorozat, melynek keretében a vasutas és építőmunkás dolgozók május 4-én Strauss: Cigánybáró című dalművének keresztmetszetével ismerkedhetnek meg, míg az októberi hangversenyt a rendező szervek Kálmán Imre születésének 100. évfordulója tiszteletére tartják.

JANUÁR 1-TŐL

Hatályba lépett a vasút korszerűsített újítási szabályzata

A MÁV Vezérigazgatóság a Vasutasok Szakszervezete Közgazdasági Osztályával kidolgozta a Vasúti Újítási Szabályzatot. A korszerűsített szabályzat összeállításánál elsősorban a korábbi végrehajtási utasításban foglaltakra, az időközben bekövetkezett jogszabályi változásokra, a SZOT és OTH részéről kiadott irányelvekre, a KPM által kiadott Útmutatóban foglaltakra, valamint az elmúlt évek során szerzett tapasztalatokra kellett figyelemmel lenni.

A javaslatokat hasznosították

A módosított *Vasúti Újítási Szabályzat* tervezetet széles körű vitára bocsátották és lehetőséget biztosítottak a vezérigazgatóság szakosztályainak, a vasútigazgatóságok, üzemek, intézetek és más szolgálati helyek dolgozóinak, hogy észrevételeket tegyenek.

A „tervezet" vitájában több mint 280 szolgálati helyen — a szakszervezeti szervek közreműködésével — *közel ötezer az újítási ügyekben jártas dolgozó vett részt.* A vitában közel hatszázan tettek javaslatot. A szakosztályoktól, vasútigazgatóságoktól és az üzemekből 250 javaslat érkezett. Ezeket a végleges „VUSZ-tervezet" kidolgozásánál hasznosították.

A beérkezett javaslatok nagy számára való tekintettel a szerkesztő bizottság téma szerint csoportosította és ennek megfelelően a tervezetet újból tárgyalta.

Sok vitára adott okot korábban az újítás fogalmának nem eléggé tisztázott meghatározása. *A szabályzat hét paragrafusban foglalkozik azzal a kérdéssel, hogy mi tekintendő újításnak* és a fogalmat egyértelműen és közérthetően megmagyarázza. A VUSZ 7. §-ban az újítás eredményeként a vállalat pénzben mérhető legkisebb hasznos eredményét a korszerűsített VUSZ 600-ról 1000 forintra változtatta.

A szabályzat kiemeli a munkaerő, az energia, és az importanyag-megtakarítást eredményező újításokat — *mivel az ilyen megoldások díjkulcsa nem lehet kevesebb 4 százaléknál.* Ugyancsak kiemeli a munka- és egészségvédelmi, tűzvédelmi, a biztonságos közlekedésre és a kulturált utazásra vonatkozó újításokat azzal, *hogy az újítási díj legalacsonyabb összegét 500 Ft-ban állapította meg.*

A korszerűsített VUSZ a munka- és egészségvédelmi újításokat még ezek között is megkülönbözteti, *mert az újítási díj legkisebb összegét 800 Ft-ban szabja meg.* (VUSZ 20. §. (2). A munkaköri kötelességen belüli jelentős alkotó teljesítmény megállapításának módját is újra szabályozták. Ugyanakkor hatályon kívül helyezték a 2 évi keresethez való kötődést. A munkaköri kötelességen belül jelentős lehet az olyan alkotás is, amely valamely bonyolult problémát old meg, de a hasznos eredménye csak például ötvenezer forintot ér. Az új szabályozás értelmében a jelentős alkotó teljesítmény fennállását az összes tárgyi tényező és a javaslattevő beosztásának, valamint szakmai képzettségének együttes figyelembevételével, differenciált mérlegeléssel kell vizsgálni, és a megállapításokat részletesen rögzíteni.

Kedvező változások

A VUSZ 8. §. (3) bekezdésben, kiegészítésként, a vezető állású dolgozók újítási javaslatának elbírálása esetén, a közvetlen felügyeletet gyakorló felettes szerv vezetője jogosult a munkaköri kötelezettség kérdésében dönteni.

A VUSZ 8. §. (4) bekezdésben, szintén kiegészítésként, ha az újítási javaslattevő a munkaköri kötelezettség, vagy jelentős alkotó teljesítmény megállapításával nem ért egyet, az illetékes szakszervezeti szervhez panaszt nyújthat be.

A VUSZ 11. §. (2) bekezdését törölték, mert a rendelet 4. §. (1) bekezdésében azt már szabályozták. Ezáltal a VUSZ 1. §. (2) bekezdés (1) bekezdés lesz. Ezt a bekezdést kiegészítették azzal, hogy ha az újítást utólag hasznosítják, akkor a hasznosítás kezdetétől 5 évig az újító anyagi jogigénnyel léphet fel.

A VUSZ 19. §. (5) bekezdésben a nagy megtakarítást eredményező beruházási újításoknál *a maximális díjkulcsot tételesen megszabták.*

A VUSZ 21. §. (2) bekezdésében az anyagi elismerés egy összegben való kifizetése *4000-ről 5000 forintra módosult.*

A VUSZ 22. §. (3) a) pontja a tervezői óradíjat 40,— Ft-ban, a rajzolói óradíjat 30,— Ft-ban szabta meg.

A VUSZ 30. §. az újítások know-how licenckénti eladási és vételi jogát a vasútigazgatóságokra és az üzemekre is kiterjeszti annak érdekében, hogy szellemi termékeik cseréjét hatékonyabban végezhessék.

Csökkentették a határidőt

A VUSZ 31. §. (3) bekezdésben a felügyeleti szerv elbírálási hatáskörébe tartozó újítási javaslatok felterjesztési ideje *20 napról 15 napra módosult.*

A VUSZ 33. §. (5) bekezdésben a Vasutasok Szakszervezete Közgazdasági Osztályával egyetértésben — a vasúti átszervezés révén az üzemfőnökségek viszonylatában kialakult újítási eljárások rendezésére kiadott elvi állásfoglalást, mivel az a gyakorlatban jól bevált, illetve egységes értelmezést adott, a szabályzatba bedolgozták. Azokat az újításokat, amelyeket más szolgálati helyen is lehet alkalmazni, az iktatószám után írt „E" betűvel kell jelölni.

A VUSZ 35. §. (2) b) pontja előírja; ha a javaslatból vagy az elfogadott újításból megállapítható, hogy a megoldás más szolgálati főnökségen is hasznosítható, a javaslat elbírálása után 30 napon belül az elbírálásra illetékes felügyeleti szervnek fel kell terjeszteni. Az elbíráló szerv az ilyen javaslatot újra naplózza és elbírálja.

A VUSZ 35. §. (1) bekezdése az utóbbi években a vasútnál szervezés folytán előállott változásokat rögzíti az elbírálási jogkörök és értékhatárok szempontjából.

Mi a teendő panasz esetén?

Az elmúlt években a tervezett újítások 20—25 százaléka volt csak kalkulált alapon díjazva. Ezért ösztönzés céljából, az eszmei díjazás esetén megállapítható újítási díj, az engedélyezési értékhatárok, a táblázatban megadottnak az 50 százaléka lehet. *Beruházási újítások esetén a munkaköri kötelességet minden esetben vizsgálni kell.*

A VUSZ 36. §. (2) bekezdését azzal egészítették ki, hogy a szakvéleményezés során *a szakvéleményezőnek nyilatkozni kell arról is, hogy a megoldás munkavédelmi jellegű-e?*

A gyakorlatban sok esetben előfordult, hogy az újító a szakszervezethez benyújtott panaszában nem közölte a szükséges adatokat és ezáltal többletmunkát idézett elő, mind a szakszervezeti szervnek, mind a szakszolgálatnak.

A korszerűsített szabályzat 39. §. (1) előírja, hogy a panasznak tartalmaznia kell:

— *a panaszos nevét,*

— *az újítási javaslatot elutasító szerv megnevezését,*

— *a javaslat számát és tárgyát.*

A felsoroltakon kívül több új rendelkezés a jelenlegi szabályozás pontosabbá, érthetőbbé tételét, illetőleg az érvényben lévő magasabb jogszabályokat és a MÁV-nál végbement szervezeti és egyéb változásokat egyaránt tükrözi.

Dr. Gyóni Béla

CSAK AZ ORVOS TANÁCSÁRA!

A gyógyszer nemcsak gyógyít

Az emberek gyógyszer-érzékenysége rendkívül változó. A gyógyszer másként hat éhezéskor, vitaminhiány esetén, vagy a szervezet kóros állapotában. A kórosan felfokozott működés olykor már kevés gyógyszerrel csökkenthető. Például a lázcsillapítók *(a Kalmopyrin, az Amidazophen, stb.)* a lázat sokkal kisebb adagban és erélyesebben szállítják le, mint a normális testhőt.

Sok gyógyszerhez hozzászokhat a beteg: így az altatókból, a hashajtókból mind nagyobb adagra van szüksége, hogy elérje a megfelelő hatást. A fokozottan jó közérzetet (euphoria) előidéző kábító, illetve doppingoló gyógyszerekhez oly nagyon hozzá lehet szokni, hogy valóságos gyógyszeréhség fejlődik ki, melynek nyomán idült mérgezés is kifejlődhet.

Fokozott elővigyázatosságot igényel a járművezetők, a magasban vagy veszélyes gépen dolgozók gyógykezelése, mert a gyógyszer — a figyelem, a koncentrálókészség és a reflextevékenység csökkentésével — *balesetet okozhat.* Az öregkori betegségek gyógyításának jelentősége az életkor növekedésével egyre növekszik. Öregkorban az ember szervezete kisebb teljesítőképességű és kevésbé alkalmazkodó.

A gyengébb szív- és tüdőműködés, az érelmeszesedés, a vérkeringés lassúbbodása a vér oxigéntelítődését csökkenti, így, ha az amúgy is bizonytalan egyensúlyban levő vérkeringést gyógyszerrel megzavarják, *súlyos oxigénhiányos állapot keletkezhet az agyban és más szervekben.* Ezért például az erélyes vérnyomáscsökkentők veszélyt idézhetnek elő. Az öreg szervezet víz- és sóháztartása beszűkült és labilis, minden vízveszteségre érzékeny, amit erős hashajtók, vízhajtók izzasztók stb. is kiválthatnak.

Az idegrendszer fokozottan érzékeny. Gyakori, hogy a nyugtatók ellentmondóan hatnak: *megnyugvás helyett erős izgalmat okozhatnak.* Az altatók, a fájdalomcsillapítók, az Amidazophen stb. súlyos, idült mérgezést kelthetnek. Különösen óvatosnak kell lenni a gyógyszerkombinációkkal, *mert ezek egymás hatását a mérgezésig fokozhatják.*

Ma, amikor igen sok gyógyszer szabadon kapható, különösen óvatosnak kell lenni a gyógyszerszedéssel.

Borsody György

Balázs Anna író Békéscsabán

A plakátok már hetekkel ezelőtt hirdették: január 30-án, az olvasók a vasutas klubkönyvtárban találkozhatnak *Balázs Anna* íróval.

A találkozón sokan részt vettek. Ott volt *Debreceni Sándor,* Murony állomás forgalmi szolgálattevője is, aki három kiskorú gyermeket nevel, s felesége is az üzemfőnökség dolgozója. Ő az, aki minden alkalommal — a forduló szolgálat ellenére is — megkeresi a lehetőséget arra, hogy személyesen is találkozhasson az olvasott művek írójával.

Az odafigyelés, az igényesség önmagukkal szemben, az akarat és felkészülés egy-egy mű befogadására még nem általános, de ez az író-olvasó találkozó is egy lépcső volt a cél eléréséhez.

Az írónő közvetlen egyszerűséggel mesélt írói pályafutásáról, életéről és mozgalmi munkájáról. Balázs Annát az utóbbi időben különösen a bűnözővé válás belső indítékai érdeklik, s vizsgálódásai során próbál választ adni arra, miért vannak könnyelműen elfecsérelt fiatal életek, mi viszi rá az embert a gyilkosságra vagy önpusztításra.

Az írónőt elözönlő kérdések tartalma is az volt: *vajon hol vannak ezeknek a végzetes lépéseknek a gyökerei?*

Megtudhattuk azt is, hogy műveiben személyes élményeit, tapasztalatait fogalmazza meg. Egy-egy élményanyag gyűjtése érdekében nem riadt vissza az ifjúsági nevelőintézetekben vállalt fizikai munkától sem.

Ezen a délutánon gazdagabbak lettünk, de nemcsak irodalmi ismeretekben, hanem önismeretben és öntudatban is.

Zacharidesz Jánosné

Egy tanulmány margójára

Az elmúlt év végén jelent meg a Vasúti Tudományos Kutató Intézet 1979-es évkönyve különlenyomatának második része. A tanulmányt *Gadanecz Béla,* az intézet főmunkatársa írta *„Adalékok a magyarországi vasutasok 1917—1918-as háborúellenes tömegmozgalmainak történetéhez" címmel.* Az első részt a VTKI 1978-as évkönyve adta közre. Jóllehet a két anyag egy-egy fejezete, eseménye, különösen az évfordulók idején, lapunk hasábjain is megjelent már, a tanulmány egészének áttekintése mégis hasznos.

Az 1904-ben vérbefojtott vasutas sztrájk életben maradt részvevői és rokonszenvező tömegei fellélegezve fogadták az oroszországi februári, s méginkább az októberi forradalom hírét.

A két esemény közti időszak a magyar vasutasok életében is mozgalmasan telt el. A *Népszava* gyönyörű felvonulásnak, felejthetetlen látványnak nevezte az 1917. június 8-i választójogi tüntetés vasúti menetét, s az olvasótáborát egy év alatt megnégyszerező akkori *Magyar Vasutas,* 1917. július 20-án ezt írta: *„Az új Európa a szocializmus elvei alapján fog kialakulni és felépülni..."*

A magyar vasutasok lapjában ekkor jelent meg először *Lenin* neve. S miután *Landler Jenő* 1917. november 9-én bejelentette a Nagy Októberi Szocialista Forradalom győzelmét, a magyar vasutasok a burzsoázia minden ravaszkodása és terrorja ellenére, a munkásosztály egészén belül külön erőteljes osztaggá szerveződtek.

A tanulmány híven tükrözi, miként váltak a magyar vasutasok a történelmi változások méltó részvevőivé.

Gadanecz Béla munkája értékes kiegészítője a magas színvonalú (elsősorban műszaki tartalmú) évkönyvnek.

Berecz Miklós

Aki szereti a szakmáját...



A dicsőség és a baj nem zárja ki egymást, hiszen az ember életében minden megeshet. A bajról sokszor nem tehetünk, az elismerésért viszont keményen meg kell küzdeni. Ez az ellentmondás *Gerle Gusztáv* sorsában meghatározó jellegű. Íme a portré, a dunakeszi járműjavító fényezőjének pályaképe.

Gerle Gusztáv, 1949 óta dolgozik a vasútnál. Többször kapott *Kiváló Dolgozó* kitüntetést, 1970-ben megkapta az *Érdemes Vasutas* jelvényt, a múlt év novemberében pedig a még magasabb elismerést: *Kiváló Vasutas* lett.

Kisiparosoknál tanult, szakmája szerint, fényezőként kezdte az I-es gyárrészlegben. Később átkerült a II-esbe. A 32 év alatt egyetlen igazolatlan napja nem volt, szorgalmasan dolgozott. Aki szereti a szakmáját — mondja —, az megcsinálja a munkáját. Ennyi az egész. Megmaradt fényezőnek.

Illetve: maradt volna, ha 1979-ben nem éri baleset — önhibáján kívül. Nekiment egy targoncás, akinek még nem volt gyakorlata. Azóta biceg, kissé húzza a lábát. Eredeti munkáját már nem tudja igazán végezni. Mostanában a személykocsik felújításánál a fényezést készíti elő, pasztával húzza be a fényezés előtt álló felületet. Egy műszakban dolgozik.

— *Amerre megyek, csak jót hallok a fiaimról* — mondja.

A kitüntetés? Igen, azt átvenni nagyszerű érzés volt. Még nagyobb, még szebb érzés, hogy örültek ennek a munkatársak is. Az I-esben, rég nem látott munkatársak is gratuláltak hozzá. Sokan mondták: *most jó helyre tették a kitüntetést, „maga megérdemelte".*

Meg bizony. És most, hiába erőlteti a munkát, néha pihennie kell, kezelésre, táppénzre szorul időnként. Vasutassors? Családi fátum? Ki tudna erre válaszolni?

A rövid beszélgetés végén azt mondja Gerle Gusztáv: *úgy örülnék, ha már tudnám fújni a kocsikat. Ha egyszer még fényezhetnék...!*

P. J.

A megyében is jegyzik őket

A fő feladatokra összpontosítanak a miskolci járműjavító-üzem újítói

A Szakszervezetek Borsod megyei Tanácsa, az Országos Találmányi Hivatallal közösen, minden esztendőben meghirdeti a megyei újítóversenyt. Az V. ötéves terv időszaka alatt a miskolci járműjavító újítói kétszer a harmadik helyet szerezték meg. Egy kiállításon pedig — melyet az SZMT székházában rendeztek meg — értékes elismerést kaptak a vasútigazgatósággal közösen előkészített anyagukért.

Az üzemben már benyújtották a pályázatot az 1980. év újítási versenyének értékeléséhez, de nem fűznek hozzá nagy reményeket. Az ok: *ugyan 400 ezer forinttal többet takarítottak meg, a beadott és bevezetett javaslatok száma azonban alatta maradt az előző évek átlagának.*

A verseny legjobbjai közül az első öt helyezettet *1200—2500 forint összeggel jutalmazzák.* Az üzemben jelenleg 6 aranyjelvényes, 13 ezüstjelvényes és 20 bronzjelvényes kiváló újító tevékenykedik.

Tavaly ötletnapokat szerveztek, melyek igen hatásosak voltak. Nemcsak azért, mert a hasznos ötleteket díjazták, hanem azért is, mert 28 ötlet újítássá vált. Több újítást adtak be a vasúti teherkocsik javításának termelékenyebb és gazdaságosabb módszereire, de számottevő a teherkocsik speciális alkatrészeinek gyártását könnyítő javaslat is.

A múlt évben újítások díjazására 140 ezer forintot, az ötletek díjazására több mint négyezer forintot, a verseny díjazására pedig 23 ezer forintot fizettek ki az újítóknak.

Pál István

„AZ EMBER AZ EMBERÉRT"

Munkavédelmi újítókiállítás Székesfehérváron

„Az ember az emberért" címet viseli az a munkavédelmi újító kiállítás, melyet február 20-án nyitottak meg a székesfehérvári járműjavítóban.

A kiállítás anyagát, mintegy 150 fotót tartalmazó tablót a nyolc járműjavító legjobb újításaiból állították össze. A képek csak azokat az újításokat ábrázolják, amelyek a munkát végző ember biztonságát szolgálják. Az összegyűjtött újítások szinte minden szakmára kiterjednek. A Landler járműjavítóból például a fa alkatrészek biztonságos megmunkálásáról érkezett ötletes újítás. Szolnokról a Diesel-motoregységek javításához dolgoztak ki balesetmentesen alkalmazható befogókészüléket. Debrecenben az úgynevezett fekete árus tartálykocsik tisztításához alkottak meg egy biztonságos mosóberendezést.

S. R.

A négytengelyes vasúti személykocsik gyártásával és tervszerű megelőző karbantartásával foglalkozó

MÁV Dunakeszi Járműjavító Üzem

hívja, várja a pályaválasztó fiatalokat

járműszerelő,
gépi forgácsoló,
villanyszerelő,
asztalos,
kárpitos,
fényező-mázoló,
hegesztő

szakmákban, szakmunkástanulónak (a kárpitos szakmára fiúk, és lányok egyaránt jelentkezhetnek.) A fiataloknak korszerű tanintézet, kollégium és munkásszálló áll rendelkezésükre. A felvételre kerülő tanulók a tanulmányi ösztöndíjon kívül társadalmi ösztöndíjat is kapnak.

Jelentkezni lehet:
MÁV Dunakeszi Járműjavító Üzem
2122 Dunakeszi-Gyártelep, Állomás sétány.

Beszéljük meg!

Helyreigazítás ürügyén a helyes szemléletről

Sokat írunk, beszélünk mostanában a közösségi érdekeket háttérbe szorító szemléletről, amely a MÁV-nál a szakszolgálatok elkülönülése, paroli-büszkesége miatt különösen jellemző. Ki ne tudna személyes tapasztalatai alapján példákat sorolni ennek igazolására. Elég, ha csak a forgalmi szolgálat és a vontatás dolgozóinak már klasszikus panaszaira utalunk. A későn kezelt jelzők, vagy a több órás, az állomások előtti várakozások okozta bosszúság szinte állandóan napirenden levő téma. A pft.- és az építési főnökségek, vagy a forgalom kapcsolata sem mindig ideális.

Az egymásra mutogatás, a másokra hivatkozás eléggé általános jelenség. *Sokszor a legenyhébb bírálat, megjegyzés is az agressziv védekezés, a sündisznóállásba menekülés reakcióját váltja ki a szakszolgálatok vezetőiből.* Divat, kortünet lett az érzékenység, a mimóza lelkület. Az újságíró is gyakran tapasztalja ezt munkája során. A napokban például egy riportom kapcsán fogott tollat a ferencvárosi pft.-főnökség vezetője a mundér védelmében, kifogásolva néhány mondatot, amelyek úgymond *„erkölcsi kárt okoztak a pályafenntartási főnökségnek"*. Ezért helyreigazítást kövétel. Gyorsan megjegyzem, hogy a helyesbítéstől nem zárkózunk el, hiszen az ominózus három mondat nem egészen helytálló.

Íme, a lapunk 2. számában megjelent *„A személyi és tárgyi feltételek szerepe az áruszállításban"* című riport vitatott néhány sora: *„A vágányok között nem látni szemetet, szétszóródott árut, a szocialista brigádok összetakarították. Csak néhány földkupac árulkodik arról, hogy a pft. nemrég vágányt javított. A törmeléket, a földet otthagyták."*

Mint később bebizonyosodott, a földkupacok ügyében nem a pft. az illetékes, hanem egy másik szakszolgálat, az építési főnökség. Hogyan kompromittálódott tehát mégis a pft? Semmiképpen sem úgy, ahogy azt a főnökség egyik vezetője egy telefoni beszélgetés során feltételezte. Ő ugyanis az újságíró pontatlanságának, tájékozatlanságának vélte az elírás okát. Az információ azonban nem légből kapott. A területen illetékesnek számító „gazda", Ferencváros Nyugati rendezőjének állomásfőnöke jelölte meg — nyilván nem rosszindulatúan — a vágányok között felejtett, balesetveszélyes buckák felelőseként a pft-t. Az újságíró természetesen nem kételkedett ebben, hiszen vágányt javítani, kitérőt cserélni általában a pályafenntartási főnökség dolgozói szoktak.

A levélíró azonban ebből a tévedésből még azt a következtetést is levonta, hogy a riportban olyan tényeket állítok, amelyek *„nem fedik teljes mértékben a valóságot"* és a dolgokat egyoldalúan mutatom be, hiszen — mint írja — *„a rendezőben rengeteg a darabos és szemcsés árukupac, a szemét"*. És hosszasan sorolja a levél a szétszórt áruk valamennyi fajtáját, amely a forgalmi szolgálat munkájának a következménye. Ezek után furcsának találják, hogy én csak néhány földkupacot vettem észre.

A válasz kézenfekvő. Ahol e sorok írója járt — a Nyugati rendező gurítódombja közelében levő irányvágányok között, a saruzók munkaterületén — valóban nem volt szemét, csupán az ottfelejtett földhalmok szúrtak szemet. Az egész rendező megtekintése nem állt szándékomban, hiszen a riport témája ezt nem indokolta. Csakúgy, mint a pft. tevékenységének a bemutatását sem. Ezért meglepő levélírónk végső következtetése, miszerint szükséges lett volna „a pft. munkájáról tárgyilagosan írni".

Az már fel sem tűnt, hogy a riport öt hasábon az áruszállítás gondjait, a forgalmi szolgálat törekvéseit mutatta be a mennyiség és a minőség tükrében. Ez talán mellékes kérdés? A mundér védelme mindennél fontosabb? Meggondolandó azonban, hogy ez a szemlélet, vagy a cikk említett megállapítása okoz-e nagyobb erkölcsi kárt?!

Kaszala Sándor

Kitüntetett önkéntesek

Budapesten, január végén rendezték meg a *Belügyminisztérium* önkéntes, társadalmi segítőinek II. országos értekezletét a főváros és a 19 megye több mint háromszáz küldöttének a részvételével. A kétnapos tanácskozáson nagy kitüntetés érte Veszprém megyét: *a tapolcai önkéntes tűzoltó egyesületet* — amelynek parancsnok-helyettese *Csermák József*, a tapolcai vontatási főnökség vezetője — a *Vörös Csillag Érdemrenddel tüntették ki.*

Vasutasok a közösségért

A tapolcai tűzoltó testületben sok a vasutas. Nem véletlen ez, hiszen Csermák József jeles sportolónk, olimpikonunk, a kalapácsvetés egykori világbajnoka személyes példát mutat. Ott van a nevelésben, sőt a tüzek megfékezésében is. Bár rangja tűzoltó százados, nem restelli megfogni a tömlőt. Mint a tapolcai vasutas önkéntesek képviselőjét, *az országos tanácskozás elnökségébe hívták meg.* Onnan szólították a szónoki emelvényre, hogy ismertesse a tapolcaiak munkáját, áldozatvállalását, sokszor heroikus küzdelmét a tűzzel.

Tettre készen

A Tapolcai Városi Önkéntes Tűzoltó Egyesület 1868-ban, 112 évvel ezelőtt alakult meg, mintegy 30 fővel, az akkor még kis létszámú, főleg mezőgazdasággal foglalkozó, nyugat-dunántúli kisközségben. A múlt században és a századforduló utáni évtizedekben a lakosság vagyonát, javait bizony gyakran pusztította tűz. Az emberek kénytelenek voltak — saját erejükből — összefogva létrehozni szervezetüket, a tűzesetek megelőzése, a károk csökkentése érdekében, mivel a tűz elleni védekezéshez ebben az időben az állam érdemleges segítséget nem adott.

Jól jellemezte a korabeli állapotokat az 1936-os tapolcai tűzvész is, amikor a járási székhelyen *két utca, több mint 30 nád- és zsúptetős ház égett porrá*, a károsultak minden ingóságával együtt. A katasztrófa kialakulásához nagy mértékben hozzájárult, hogy az önkéntes tűzoltóegyesület még akkor sem rendelkezett korszerű, motorikus felszereléssel, hanem mindössze két, kézi működtetésű fecskendővel volt kénytelen a tűz oltását megkísérelni.

Talán még veszélyesebb helyzet előtt álltunk a közelmúltban annál a tűzesetnél, amely az erdőgazdaság zalahalápi fafeldolgozó üzeménél következett be. Az üzem területén több vagonra való hulladék égett, amely veszélyeztette az előkészített alap- és félkész anyagokat, sőt magát az üzemet is. Nagyon rossz időjárási viszonyok között önkénteseink két napon keresztül, folyamatosan részt vettek az oltási munkálatokban, és úgy érzem — szerénytelenség nélkül elmondhatom —, hogy *munkánkkal is számottevően hozzájárultunk a jelentősebb anyagi kár megelőzéséhez.*

A legmagasabb elismerés

Emlékezetes az az *életmentés* is, melynek során a nemesgulácsi volt kőbánya közel 100 méter magas függőleges faláról hoztunk fel két egyetemistát. A meggondolatlan fiatalok már csak utolsó erejükkel tudták fenntartani magukat, amikor segítségünk megérkezett. A mentést végrehajtó kollégánk — bátor helytállásáért — életmentő kitüntetést kapott.

A sok éves, eredményes munkáért, a 112 éves tűzoltó testület mai kollektíváját — köztük a vasutas önkéntes tűzoltókat — a *Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa* a Vörös Csillag Érdemrenddel tüntette ki. A magas kitüntetést az országos tanácskozáson *dr. Horváth István* belügyminiszter nyújtotta át.

Gáldonyi Béla

Záhony a várossá válás útján

A IV. beruházási program keretében 132 új lakás épül az átrakókörzetben

A legjobb úton halad *Záhony*, hogy a következő években elnyerje a vasutasváros címet. A MÁV-lakásépítések is nagyban hozzájárulnak a városi külső megteremtéséhez. Az átrakókörzet IV. beruházási programjában *132 lakás építését határozták el.*

Az eredeti, 1982-es átadási határidőt előrébb hozták, így még 1980 nyarán átadtak egy 16 lakásos, háromemeletes épületet, amelyet az újabb hasonló követett. Végül az év végén egy házgyári elemekből összeállított épület átadása következett. Az épülethez egy új utcát is nyitottak, *ez a rész lesz Záhony legújabb lakótelepe a vasútállomás szomszédságában.*

Az új lakások átadása lehetővé tette az üzemigazgatóság égető lakásgondjai nagyobb részének megoldását. *Azok a szakemberek kaptak lakást, akiknek a letelepítése indokolt volt.* Mind a forgalmi, mind a műszaki beosztásban dolgozók — javarészt fiatal emberek — költöztek az új lakásokba, de a számítástechnikai üzem szakembereit is letelepítik.

A lakáscserékkel együtt 145-en költözhettek december végén, január első napjaiban új lakásba. Az összkomfortos lakások üzemeltetéséhez a MÁV adja a távfűtést, amíg a községi víz- és szennyvízhálózat véglegesen kiépül, addig a MÁV hálózatáról üzemeltetik a házakat.

Lányi Botond

Nyugdíjas-búcsúztató

Nyugdíjba vonuló dolgozókat köszöntöttek februárban *Balatonszentgyörgy* állomáson. Az ünnepséget a nagykanizsai üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága szervezte. A búcsúztatón megjelentek a társadalmi és gazdasági vezetők.

A vasúttól elköszönő 8 dolgozót *Papp József* főbizalmi köszöntötte, majd *Darvas Ottó* állomásfőnök megköszönte a nyugdíjba vonulók munkáját. Ezután a szakszervezeti bizottság ajándékát Papp József főbizalmi adta át a vasúton több évtizedet ledolgozó vasutasoknak, majd megvendégelték a búcsúzókat és „családias" hangulatban elbeszélgettek velük.

Szepesi Józsefné

NYUGDÍJBAN

A részlegvezető



Negyvenegy évi vasúti szolgálat után a közelmúltban vonult nyugdíjba a hatvani vontatási főnökség kocsiszolgálatának részlegvezetője, Hegedüs Gyula. Pályafutását, mint szakmunkás, 1939-ben kezdte, az Északi Főműhelyben. A felszabadulás után tagja lett a pártnak. Szakmai ismereteit a vasútgépészeti technikumban fejlesztette tovább. 1950-től vezető beosztásban dolgozott, sok szakmai és politikai előadást tartott. A fékes és kocsivizsgáló tanfolyamok kedvelt előadója volt.

Munkáját több elismerés, köztük a kiváló dolgozó kitüntetés és a csehszlovák vasutak emlékplakettje is fémjelzi. Tavaly — november 7-e alkalmából — a Munka Érdemrend ezüst fokozatával tüntették ki.

Gyula bácsi már otthon, családi körben tölti napjait. A vasúttal, egykori munkatársaival azonban nem szakadt meg a kapcsolata. Gyakran meglátogatja őket, és hasznos tanácsokat ad a fiatalaknak.

Jurkievicz Tibor

Tűzvédelmi vetélkedő az Északi Járműjavítóban

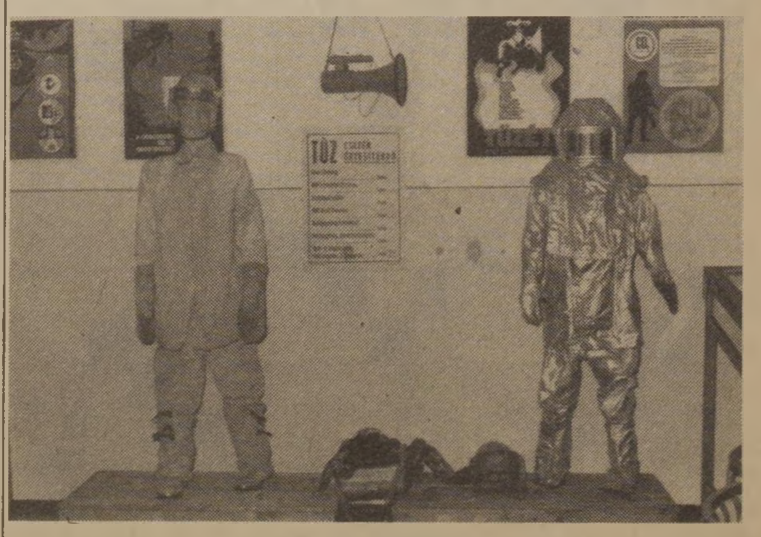
Az Északi Járműjavító Üzem tűzvédelmi tanácsa február 18-án kiállítással egybekötött tűzvédelmi vetélkedőt rendezett, amelyet *Vadászi Pál* fejlesztési főmérnök, a tűzvédelmi műszaki tanács vezetője nyitott meg. Értékelte többek között az elmúlt évben végzett tűzvédelmi tevékenységet.

A vetélkedőn kilenc tűzvédelmi bizottság és egy vállalati tűzoltócsapat vett részt. *A győztes a IX. karbantartó osztály tűzvédelmi bizottságának csapata lett.* 1500 forint pénzjutalmat kaptak és elnyerték az erre a célra felajánlott vándorserleget is. Második a vállalati tűzoltócsapat, harmadik pedig a XI. békéscsabai villamosberendezés javítóüzem tűzvédelmi bizottságának a csapata. Jutalmuk 900, illetve 600 forint.

A kiállításon bemutatták az üzemi tűzoltóság tevékenységét, a korszerű technikai felszereléseket, tűzoltókészülékeket és szakkönyveket.



A vetélkedő résztvevőinek egy csoportja



Részlet a kiállításról

Nem jártam — megjártam

Kérdi a szomszédom: ott voltam-e? Kérdem én: hol? Hol, hol?! — így ő, hangjában némi felháborodással, mintha a világ legtermészetesebb kérdését nem érteném. Hát az újságíróbálban, ahová még a filmkritikusokkal jó barátságban lenni akaró filmszínésznők is elmennek, igaz: ruhában — méghozzá báli ruhában! —, s nem meztelenül. Mert meztelenkedni csak a filmvásznon szokás, a felvevőgép előtt nem szégyenli magát az ember lánya, tudván, hogy a magyar filmek többségének kevés nézője van, ezzel szemben a bálokon ezrek szoronganak. Szóval ott voltam-e?

Ki kell, hogy ábrándítsam — rossz néven is veszi! —, ugyanis nem voltam ott. Nem láttam a filmszínésznőket sem ruhában, sem ruha nélkül, s nem láttam ropni-mulatni pályatársaimat sem. Így a kritikust, aki a zenéről rögvest véleményt alkot és rosszallását kifejezve a fejét csóválva járja a rockit; a külpolitikust, aki a melódia legelső taktusát hallva tudja már, hogy jó vagy rossz irányból érkeznek-e a dallamok; a közgazdasági riportert, aki addig hangoztatta a takarékosság fontosságát, mígnem négy ütemre egyet lép csupán; a sporttudósítót, akinek kicsi a táncparkett, mivelhogy nincs hely a dupla axelre; a bűnügyi krónikást, aki nem tételezte fel, hogy a bálban egyetlen valamire való szellemi ötletet is eloroz bárki valamelyik kartársától. S nem volt ott a vasutas-újságírók egyike sem, gondolom azért, mert kedvenc táncunk, a zakatolás immár nem divat. (No persze: *járhatnánk a táncot a Locomotív GT, vagy akár az Expressz együttes muzsikájára — dehát ama bálon nem ők szórakoztatták a tisztelt nagyérdeműt.)*

Szomszédom nem ért engem: *ő bizony a helyemben elment volna.* Miután pedig nem most van a sajtónap, következésképp nemcsak a magasztos dallamoknak van helyük, négyszemközti beszélgetésre invitálta volna egyik-másik tévékommentátort. Megkérdezte volna: *ha egyszer bizonygatták váltig, hogy hozzánk nem gyűrűzik be, akkor hogyan gyűrűzött be mégis?* És ha olyan jól tudják, hogy a Fafurulyagyárban a termelésirányítás módszerei nem jók (ki is vonszolják a szegény igazgatót a hófútta gyárudvarra, mert a tévéseknek lámpára biztosan nem telik), akkor miért nem mondják meg, miként lehet jól irányítani a fafurulyagyártást? S ő bizony megnézte volna azokat a kritikusokhoz vonzódó filmszínésznőket, hátha mégsem báli ruhában... Mert látta ő a televízióban kétszer is — egyszer a híradóban, másodjára pedig a szilveszteri szuperbolában —, hogy valahol külföldön olyan szépségversenyt rendeztek *(erényes lányok, meg tisztes háziasszonyok aktív részvételével!)*, ahol a versenyzőkön semmi egyéb nem volt, mint egy szalag. Az is csak a győzelem után, ráadásul olyan cselesen elhelyezve, hogy semmi lényegeset ne takarjon, legfeljebb a diadalittas hölgyek köldökét. De jó is a tévé szerkesztőinek, amikor ama vágóasztalon kedvükre szemlélhetik, ahányszor csak akarják, az ilyen élethű tudósításokat!

Megnyugtatásául közlöm, hogy értesüléseim szerint az újságírók bálján nem rendeztek szépségversenyt, pályatársaim ugyanis tudják, hogy szépek lehetnek — de okosak nem. Az viszont igaz: a hivatástudat arra sarkallja e szakma művelőit, hogy mindenkor leplezetlenül tárják föl a meztelen igazságot... Nem oly rég, egyik vasúti üzemünkben járva, nekem is felpanaszolta az szb titkára, hogy ideje volna már fehér-fekete öltözővel helyettesíteni a fölöttébb korszerűtlen női zuhanyozót. Ha nem hiszem, tekintsem meg a jelenlegi állapotokat! Nem tudtam ellenállni a kedves invitálásnak: *bementem a női zuhanyozóba. Annak ellenére, hogy egy nő is bent volt. Mariska néni, aki éppen takarított.* S láttam, amit láttam: a zuhanyozók bizony pőrék. Még egy fikarcnyi zuhanyozórózsával sem takargatják magukat. A szemérmetlenek.

Bezzeg ahol szorgalmasak és lelkiismeretesek a szerelők! Egyik laptársunk levelezési rovatában olvastam — mivelhogy szakmánk kötelmeihez tartozik: ne csupán írjuk, hanem olvassuk is az újságokat! —, hogy valamelyik jó hírű strandfürdő női öltözőjében akkor javították éppen a központi fűtés radiátorát, amikor az úszni vágyók Éva-kosztümben keresték a kabinost. S mi volt a válasz a felháborodott nők megnyugtatására? A szerelők dolgozók, akiknek rövidesen lejár a munkaidejük. Ha nem javítanák meg a radiátort, akkor egyikmásik fürdővendég tán még jogos panasszal élne: *kijön a jó meleg vízből és hideg öltöző fogadja.* Egyesek meglehet még a belépti díjat is visszakövetelnék. Különben is: miért ekkora hűhó, gondolják azt, hogy ez egy nudista öltöző!

Szomszédom utolsó kérdése: áruljam el, végül is miért nem voltam az újságírók bálján? Mert moziban voltam. Megnéztem egy új magyar filmet.

A „tollasbál" ott is látható volt...

F. T.

MHSZ-ÉLET PÉCSETT

Elismerés a tartalékos klubnak

A pécsi vasutas MHSZ-klubok beszámoló közgyűlésén *Lengyel János* klubtitkár öt év munkáját értékelte. Megépült két új lőtér, új felszereléseket kaptak a vasutas lövészek. Növekedett a klub létszáma, s ma már a nők aránya is eléri a 15 százalékot.

A klubok jól betöltik az ifjúság hazafias nevelésének szerepét. Patronálnak szakiskolákat és vasutas KISZ-szervezeteket. Tereptan és lőelmélet tanítással, filmoktatással, valamint légpuskalövészet és akadályverseny rendezésével vonják be a fiatalokat a klubmunkába. Klubrendezvényeink közül kiemelkedik a vasutasnapi öttusaverseny, melyen a múlt évben is 120-an vettek részt.

A tartalékosok évi kötelező géppisztoly és pisztoly éleslövészete, a vasutas lőverseny, a közlekedési szakfegyvernemi csoport foglalkozásai, vagy az alkalmakra kiírt városi szintű rendezvényeken való részvétel sikere ismertté tette nevüket.

Az MHSZ megalakulásának 30. évfordulója alkalmából például a vasútigazgatóság MHSZ tartalékosklubja az *MHSZ Kiváló Munkáért* érem arany fokozatát kapta. A klub legaktívabb tagjai jutalomban részesültek.

Klencz Tiborné

KÖZELEBB A SZURKOLÓHOZ

Haladás sportnap Szombathelyen

Egész napos, változatos programot nyújtott az érdeklődőknek, sportbarátoknak és a szakembereknek a február 21-én Szombathelyen megrendezett első Haladás sportnap. Igaz, az előző napokat is jelentőseknek lehet tekinteni, hiszen február 19-én a Haladás VSE elnöksége, majd másnap a szombathelyi területi szakszervezeti bizottság tárgyalta meg a nagymúltú egyesület elmúlt ötéves tevékenységét és határozta meg a VI. ötéves terv feladatait. Az ülésen részt vett *Szemők Béla*, a vasutas-szakszervezet titkára.

A vasutas sportegyesületek sorában az élen levő BVSC-t közvetlenül követi a Haladás, melynek az élvonalhoz tartozó szakosztályaiban szervezett sportélet zajlik, és megfelelő az utánpótlás is. A következő öt évben a nemzetközi eredmények növelését kell a klubnak szorgalmaznia.

A február 21-i sportnap délelőtt a megyei művelődési és ifjúsági központban kezdődött. A küldöttközgyűlés elnökségében ott volt: *Molnár István*, az MSZMP Vas megyei Bizottságának titkára, *Csonka György*, a megyei tanács általános elnökhelyettese és *Nagy Lajos*, a Szakszervezetek megyei Tanácsának vezető titkára, a megyei párt-végrehajtóbizottság tagjai.

Török Péter ügyvezető elnök számolt be az elmúlt évek munkájáról és vázolta a jövő elképzeléseit. *Balogh Gábor*, az OTSH kiemelt egyesületeinek osztályvezetője elmondotta, hogy a Szombathelyi Haladás egyaránt pillére a magyar és a vasutas sportmozgalomnak is. Kiemelésére jók a pozíciói, hiszen az Országos Testnevelési és Sporthivatal a jövőben nagyobb gondot fordít a vidék sportjára, mivel a hazai utánpótlás java innen származik. A Haladás VI. ötéves tervét reálisnak tartja, mert abban a gazdasági körülmények változásait is előrelátóan figyelembe vették.

A közgyűlés végül — az eddigi 23 tagú elnökség helyett — tizenhárom tagút választott. A Szombathelyi Haladás VSE elnöke ismét *dr. Horváth Lajos*, a MÁV Szombathelyi Igazgatóságának vezetője lett. Elnökhelyettesnek *Kapronczai János* vasútigazgató-helyettest választották. Az ügyvezető elnöki teendőket továbbra is *Török Péter* látja el.

A nap záróprogramja a művelődési és sportházban rendezett Haladás-bál volt. Ezen közel ezer sportoló, pártoló tag és szurkoló szórakozott kulturált körülmények között.

Az első Haladás-nap sikeresnek bizonyult. A nagyszabású rendezvények — az anyagiakon túlmenően — a Haladás és sportolóinak közelebb kerülését is jelentette a város és a megye sportot szerető és azt támogató társadalmához.

Sz. Jakab István

Küldöttközgyűlés az MVSC-ben



Mintegy kétszáz küldött jelenlétében Beke Árpád nyitotta meg a megalakulásának 70. évfordulóját ünneplő Miskolci Vasutas Sportklub közgyűlését, majd Károli József elnök szóbeli kiegészítője után tizenegy hozzászóló értékelte a nagymúltú sportklub munkáját.

A közgyűlésen ezután megválasztották a 15 tagú elnökséget és az 5 tagú számvizsgáló bizottságot. A sportklub elnöke ismét Károli József lett.

Képünkön a résztvevők Károli József beszámolóját hallgatják.

Sakkélet az Utasellátónál

A Magyar Sakkszövetség tervei között szerepel a női sakkozás fejlesztése, újabb fiatalok bevonásával. Ennek érdekében határozták el, hogy 1980-ban két tagú csapatokkal megindítják a női bajnokságot. Az OB I. osztályú férficsapatok, a Tipográfia kivételével mind neveztek női csapatokat. A Magyar Sakkszövetség az *Utasellátó SC* OB I-es női csapatának adott engedélyt, hogy indulhasson a Tipográfia helyén. Az Utasellátó női csapata rászolgált az előlegezett bizalomra és a bronzérem megszerzésével a vártnál jobb eredményt ért el.

Az OB I-es női csapatverseny végeredménye: *1. MTK—VM 21,5 pont; 2. Bp. Spartacus 21 pont, 3. Utasellátó 18,5 pont.*

Az Utasellátó SC sakkszakosztálya — túlzás nélkül állíthatjuk —, hogy a legtöbbet teszi a minőségi női sakkozás fejlesztéséért. 1974 óta évente rendez női nemzetközi versenyt, a szakosztály egykori edzője, a neves szakíró és mesteredző, *Alföldy László* emlékére. Az ez évben megrendezendő emlékversenyre a magyar női sakkozás legjobbjai mellett meghívást kaptak külföldi nemzetközi nagymesterek is. *Petronicsné, Verőci Zsuzsa* nemzetközi nagymesterünkkel az élen, várhatóan négy nemzetközi nagymester résztvevője lesz a versenynek, ami egyben azt is jelenti, hogy ez lesz az utóbbi évek legrangosabb női versenye, amely Magyarországon megrendezésre került.

Dr. Krizsán Gyuláné
nemzetközi mester

Közös összefogással

Celldömölkön megalakult a Vasutas Munkás Sportegyesület

1979. január elsejétől város *Celldömölköt* egyetlen jelentősebb sportegyesület, a *Celldömölki Vasutas Egyetértés Sportegyesület* képviselte. A megnövekedett igények kielégítését, a minőségi és a tömegsport fejlesztését azonban csak újabb erők bevonásával lehet megvalósítani. Helyesen ismerték ezt fel a fiatal város gazdasági egységeinek vezetői és a szakszervezeti szervek képviselői.

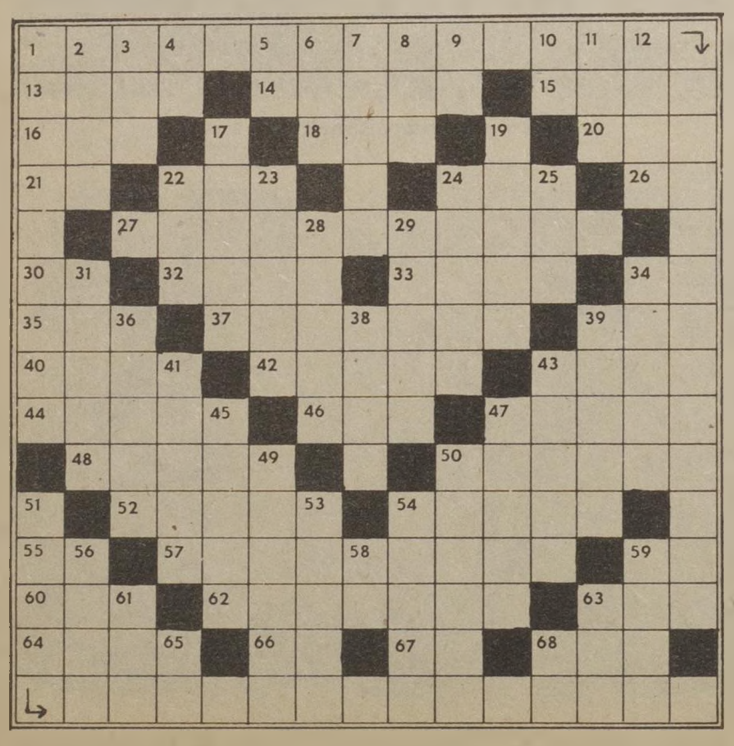
Február 15-én, a CVESE megszűnésének kimondása után a városi tanács nagytermében alakuló ülésre került sor. Ezen tíz helyi vállalat, üzem, szövetkezet, közöttük a MÁV Celldömölki Körzeti Üzemfőnökség és a MÁV Celldömölki Építési Főnökség vállalta az új sportegyesület, a *Celldömölki Vasutas Munkás Sportegyesület* erkölcsi és anyagi támogatását. Az eddigi öt szakosztály mellé a közeljövőben további három szervezésére nyílhat lehetőség. Kedvezőbbek lesznek a feltételek a dolgozók testedzésére, a tömegek sportolásba való bevonására.

Az ünnepi alakuló ülésen, amelyen részt vett *Kálmán Jenő*, az MSZMP városi bizottságának első titkára és *Tóth József* tanácselnök, 29 tagú intézőbizottságot és kilenctagú elnökséget választottak. Az új egyesület elnöke *Bedi Zoltán*, az építési főnökség főmérnöke lett.

Sz. Jakab

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1063 Budapest VI., Benczúr u. 41.
Telefon, városi: 229—872
üzemi: 19—77
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1964 Bp. VII., Rákóczi út 54.
Telefon: 224—618
Felelős kiadó: dr. Jandek Géza
a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 215—11 859
81—961. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460—6000

KERESZTREJTVÉNY



Vízszintes: 1. A kocsiforduló gyorsítását segíti. (Folytatása az 51. függőlegesben). 13. Nem nálad. 14. Hivatali helyiség. 15. Nép, németül. 16. Röviden iktat. 18. Útirányban (latin). 20. Szóösszetételekben új. 21. Római 6. 22. Erdei gyümölcs. 24. Kérdőnévmás. 26. Sportclub. 27. Dunántúli vidék. 30. Fedd. 32. Belsejébe. 33. Nehezen áll a lábán. 34. Kefirben van. 35. Zseb mássalhangzói. 37. Katonaállítás. 39. Vissza: erdők lakói. 40. Az USA egyik állama. 42. ... Georges (1847—1922) francia filozófus. 43. Falusi sütemény. 44. Erkölcs, becsület (latin). 46. Román pénz fordítottja. 47. Akadályoz. 48. ... novarum, híres pápai enciklika. 50. Szigetcsoport Kamcsatka közelében. 52. Nyereményszelvényed. 54. Torino másik neve. 55. Vigyázó. 57. Téli betakarítás. 59. Neon közepe. 60. Fordított sor. 62. Hajózik, repülőgépet irányít. 63. Becézett női név. 64. Táplálék. 66. Személyes névmás. 67. Lóca páratlan betűi. 68. Sok ilyen hely van.

Függőleges: 1. Világegyetem. 2. Híres templom Dunántúlon. 3. Női hang. 4. Rag. 5. Mint 66. vízszintes. 6. Ilyen lövész is akad. 7. Francia folyó. 8. Ritka női név. 9. Kettőzve bányaváros. 10. Hangtalan sav. 11. Elektromos töltésű anyagi részecske. 12. Jó, ha a kés ilyen. 17. ... Amorim, Franciso (1827—1892) portugál költő. 19. Nem szabad. 22. Heg a testen. 23. Görög sziget, a Cikládok egyike. 24. Evezőeszköz. 25. Kevert jég. 28. Kegyetlen, embertelen. 29. Téli sportot űzöl. 31. Lóhajtó! 34. Ettől nem látszik az erdő. 36. Középkorban divatos sapka. 38. Város a Szovjetunióban. 39. A gerinctelenek vázának alapanyaga. 41. Labdájáról híres matematikus. 43. Európai főváros. 45. Balkezesen. 47. Hegyi lakók Lengyelországban. 49. Vissza: kezdebe teszem. 50. Tűzpiszkáló. 53. Idegen férfi név. 54. Mészáros szerszám. 56. Növényi szövet. 58. Sír. 59. Gyenge ellentéte. 61. Német személyes névmás. 63. Fölé ellentéte. 65. Róka mássalhangzói. 68. Ver.

Beküldendő: vízszintes 1. és folytatásaként az 51. függőleges.

Beküldési határidő: 1981. március 27.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Az utasok mérsékelt ütemű visszaáramlásával számolunk.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 1981. évi 3. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Németh András, Zalaegerszeg, Hegyalja út 21.; Magyari Sándorné, Püspökladány, Hadházi u. 3/1.; Kálmán Józsefné, Hajmáskér, vasútállomás; Harmath András, Kistelek, Bem u. 27/a; Bertalan Ildikó, Rétság, Radnóti u. 11.

HÍREK

— A legjobb szolgálati hely. A celldömölki körzeti üzemfőnökséghez tartozó Ajka állomás dolgozói az őszi forgalomban elért eredményeik alapján elnyerték „az őszi forgalom legjobb szolgálati helye" címet. Célkitűzéseiket mind a négy hónapban túlteljesítették. A vezérigazgatóság a szolgálati helyet pénzjutalomban részesítette.

— Előadás kertbarátoknak. A nagykanizsai vasutasok Kodály Zoltán Művelődési Házában a kertbarátok részére a közelmúltban előadást tartott dr. Jezner Gábor, a Budatétényi Gyümölcs- és Dísznövénytermesztő Kutató Intézet tudományos munkatársa. A téma a szőlő- és gyümölcskártevők elleni védekezés volt.

— Farsangi bál. Jól sikerült farsangi bált rendeztek a szocialista brigádok a szombathelyi távközlési és biztosítóberendezési építési főnökségen. A táncos összejövetelt humoros vetélkedővel, társasjátékokkal színesítették.

— Egészségügy. Javult az egészségügyi szolgáltatás a szombathelyi rendelőintézetben. Az eddigi részfoglalkozású orvos helyett teljes munkaidőben foglalkoztatott főorvos végzi az orr-, fül-, gége- és hallásvizsgálatot.

— Kerámiakiállítás. A közelmúltban Hatvan állomás kiállítótermében érdekes népi kerámiatárlatot nyitottak meg. Az ünnepélyes megnyitón a városi művelődési központ népdalköre is közreműködött.

— Festőbrigádok. A salgótarjáni 5-ös számú építésvezetőség festőbrigádja egy hónap alatt lefestette Pásztó állomás 12 helyiségét, annak mintegy 1800 négyzetméter falfelületét. A karbantartott, ízléses felvételi épület a hatvan—salgótarjáni vonal egyik legszebb létesítménye lett.

— Rendkívüli brigádértekezlet. Február 19-én rendkívüli brigádértekezletet tartott a verpeléti ÁFÉSZ—MÁV komplexbrigád. Kiss Orosz Béla brigádvezető tájékoztatta a tagokat az elmúlt évben végzett munkáról és a legfontosabb feladatokról. A tanácskozás résztvevői célul tűzték ki, hogy 10 százalékkal csökkentik a kocsiálláspénzt és kiemelten kezelik az idegen kocsik áruinak mielőbbi kirakását.

— Társadalmi munka. Sopron állomás Kállai Éva szocialista brigádja február 21-én — szabad szombaton — társadalmi munkát végzett a vámraktárban. Az érte járó ezer forintot a vasutas rokkantak csekkszámlájára utalták át.

— Műsoros est. A nagykanizsai vasutasok Kodály Zoltán Művelődési Házában műsoros estet rendeztek. A közönséget Maros Gábor színművész, Kovács Apollónia és Karda Beáta énekesek szórakoztatták, majd bűvészek és humoristák léptek a porondra.

— Nyugdíjas-búcsúztató. Negyvenhárom évi vasúti szolgálat után nyugdíjba vonult Kohári József, Pásztó állomás váltókezelője. Tiszteletére ünnepséget rendeztek, amelyen Tóth István állomásfőnök méltatta a kiváló vasutas érdemeit, munkásságát.

— Filmrendező a brigádklubban. A ferencvárosi vasutas művelődési ház szocialista brigádklubja a közelmúltban Vitézy László filmrendezőt látta vendégül. A nagy érdeklődéssel kísért találkozón a Békeidő című film eszmei mondanivalóját vitatták meg a jelenlevők.

Szocialista brigádok szellemi vetélkedője

A budapesti bal parti épületfenntartó főnökség üzemi művelődési bizottsága az év elején politikai és közgazdasági jellegű szellemi vetélkedőt hirdetett a területükön dolgozó szocialista brigádok részére. Ennek célja az MSZMP XII., a magyar szakszervezetek XXIV. és a vasutasszakszervezet X. kongresszusi határozatának, továbbá a VI. ötéves terv főbb célkitűzéseinek a megismertetése, a gazdaságpolitikai ismeretek bővítése.

KÖSZÖNETNYILVÁNÍTÁS. Köszönetet mondok mindazoknak a barátoknak, ismerősöknek, valamint a Miskolc-Tiszai pályaudvar és rendező vasutasainak, akik férjem, ifj. Soltész János temetésén részt vettek és a család fájdalmában osztoztak.

Lakáscsere

Elcserélném miskolci, két szoba, plusz személyzeti szobás, gázfűtéses, telefonos, 74 négyzetméteres, tanácsi lakásomat budapesti hasonlóra. Telefon: 34-817, Barna Zoltán.

Elcserélném Dunakeszi-Gyártelepen levő kis kertes, két szoba összkomfortos, gázfűtéses, nagyméretű MÁV-bérlakásomat, másfél szoba komfortosra Budapest területén. Tanácsi, vagy MÁV-bérlakás is érdekel. Érdeklődni lehet: Balázs Ferenc, Dunakeszi-Gyártelep, Állomás sétány 15. I. 4. Telefon: 82-84.

Elcserélném bajai 64,6 négyzetméter alapterületű két szoba komfortos, földszinti tanácsi bérlakásomat Budapest környékén hasonló, esetleg másfél szobás lakásért vasutas dolgozóval. Különálló kertes előnyben. Cím: Klinovszky József, Baja, Somogyi B. út 96. fszt. 2. 6503.

Elcserélném debreceni másfél szobás, összkomfortos tanácsi lakásomat budapestire. Minden megoldás érdekel. Gergely Lászlóné, Debrecen, Fényes udvar 7. IX/39.

Elcserélném Bp. Keletinél levő két szoba, összkomfortos, 98 négyzetméter alapterületű MÁV-bérlakásomat két 1 szobás összkomfort, vagy 3 szobás összkomfortosra. Lakótelep előnyben! Érdeklődni lehet: 474-120/154 Pásztorné.

Elcserélném Budapest, XX., Klauzál u. 42. szám alatt lévő másfél szobás MÁV-bérlakásomat Budapest területén kétszobás ugyancsak MÁV-, vagy tanácsi bérlakásra. Érdeklődni lehet a fenti címen, vagy 41-64 telefonon.

Elcserélném kettő, plusz egy félszobás, étkezős, loggiás, komfortos MÁV-bérlakásomat kisebb komfortos, kertes lakásra, vasutas dolgozóval. Lehet tanácsi is. Érdeklődni lehet egész nap: Kovács István, Budapest XV. Lenin útja 16/b. fsz. 2.

Vasutas Dolgozók!

A MÁV szak- és szerelőipari főnökség

FELVÉTELT HIRDET:

gondnoki munkakörre
a zánkai oktatási telep családi üdülőjébe.

Feltétel: középiskolai végzettség, vasúti gazdasági ügyintézésben megfelelő jártasság és gyakorlat.

Feladat: 20 fős személyzettel rendelkező üdülő vezetése, zavartalan üzemeltetése.

Szolgálati lakást biztosítunk, bérezés megegyezés szerint.

Egyedülállók előnyben.

Jelentkezés:

MÁV szak- és szerelőipari főnökség
Budapest X., Kőér u. 3/d.

Kézzel írott önéletrajzzal
a személyzeti vezetőnél.

Telefon: 471-970/103

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXV. ÉVFOLYAM, 6. SZÁM — ÁRA: 1,30 FORINT — 1981. MÁRCIUS 23.

A kongresszusi határozatok szellemében

Szakszervezeti főtitkárok megbeszélése a KPM-ben

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium vezetői, valamint a Vasutasok, a Közlekedési és Szállítási Dolgozók, a Postások, továbbá az Építő-, Fa- és Építőanyagipari Dolgozók Szakszervezetének főtitkárai hétfőn megbeszélést tartottak a KPM-ben.

Pullai Árpád miniszter tájékoztatta a főtitkárokat a közlekedési és hírközlési ágazat soron következő főbb feladatairól. Ezt követően a megbeszélés résztvevői megtárgyalták az ágazati szakszervezetek legutóbb kongresszusain elfogadott határozatok végrehajtásával kapcsolatos teendőket, és kijelölték azokat a témaköröket, amelyekben a minisztérium és az ágazati szakszervezetek egyeztetik álláspontjaikat, és közösen alakítják ki javaslataikat.

Megegyeztek abban, hogy együttesen vizsgálják és vitatják meg — például — *a munkaverseny és a szocialista brigádmozgalom helyzetét és feladatait; az ötnapos munkahét bevezetésével kapcsolatos szervezési, szervezeti, és azon belül az ösztönző bérformák megvalósításának és a differenciált bérezés alkalmazásának feltételeit.*

Megállapodtak abban is, hogy a munka- és egészségvédelmi kormányhatározatok végrehajtására és a munkahelyi balesetek csökkentésére együtt tesznek hathatós intézkedéseket. Megkülönböztetett figyelmet fordítanak a munkahelyi, üzemi demokrácia ágazaton belüli helyzetére, és a fejlesztésével összefüggő további feladatokra.

Március 5-én

Ülést tartott az elnökség

A vasutasszakszervezet elnöksége március 5-én ülést tartott. A napirend keretében elsőnek a felszabadulási és a kongresszusi, továbbá az V. ötéves tervidőszakban, illetve a kiváló címért folyó munkaversenyben elért eredmények alapján a szolgálati helyek és a szocialista brigádok kitüntetésére készült javaslatot vitatta meg és fogadta el a testület. *(A kitüntetésben részesülő szolgálati helyek és szocialista brigádok névsorát április közepén megjelenő számunkban ismertetjük.)*

Az elnökség napirendjén szerepelt még a 1/2 százalékos ÖTA 1980. évi gazdálkodásáról készült beszámoló, melyet szintén elfogadott a testület.

A menetrendváltozás után

Tisztábbak, füstmentesebbek lesznek a vonatok

SZEGEDEN TANÁCSKOZTAK A MÁV ÉS A GYSEV SZEMÉLYSZÁLLÍTÁSI SZAKEMBEREI

A MÁV Vezérigazgatóság, a vasúti igazgatóságok és a GYSEV szakembereinek részvételével március 4-én és 5-én országos személyszállítási tanácskozást tartottak Szegeden, a MÁV-munkásszálló épületében. A tanácskozáson elsősorban azokat a gondokat vitatták meg, amelyeket az elmúlt évben az utasok levélben vagy a sajtóban kifogásoltak. A tanácskozás részvevői tájékoztatást kaptak az új menetrendről és azokról a korrekciókról, amelyeket a menetrendváltozás után terveznek bevezetni.

Fülöp Lajos, az üzemviteli szakosztály személyszállítási osztályának helyettes vezetője elmondotta, hogy a vasúti személyszállítás színvonalának emelése érdekében *a MÁV személykocsikat vásárol.* A távolsági forgalomba újabb négytengelyes kocsikat állítanak be,

és az új menetrendben valamennyi megyeszékhely között közvetlen vasúti összeköttetést teremtenek.

Javul a mellékvonalak közlekedése is. A következő években további csehszlovák Bz-motorvonatokat állítanak forgalomba. *E vonatokhoz 30 olyan motorkocsit vásárolnak, amelyekben poggyászteret is kiképeztek.* Ezekben a kocsikban tehát lehetőség lesz az expresszáruk továbbítására is. Erre a szegedi igazgatóság területén is nagy szükség van, hiszen eddig sok gondot okozott az ilyen áruk szállítása. Az említetteken kívül 30 korszerű, mélyhűtővel is felszerelt étkezőkocsit vásárol a MÁV.

Intézkedéseket tesznek a dohányzás ellen is. Ismét szabályozzák a vasúti kocsikban és az állomások helyiségeiben a dohányzást. Az új menetrend életbelépésétől

A 90 perces utazási körzeten belül közlekedő valamennyi hivatásforgalmú vonaton betiltják a dohányzást.

Azokon a vonatokon, amelyeken két első osztályú kocsi közlekedik, csak az egyikben engedik meg a dohányzást. *A nemdohányzó kocsi folyosóján is tilos lesz a dohányzás.* Ezzel együtt az eddigieknél szigorúbban szabályozzák a felvételi épületekben való dohányzást.

Azokon az állomásokon, amelyeken több váróterem áll az utazóközönség rendelkezésére, ott csak egy váróterem lesz dohányzó. Ott pedig, ahol csak egy ilyen helyiség van, egyáltalán nem engedik meg a dohányzást. E szigorítások elsősorban egészségünk védelmét szolgálják.

Országos viszonylatban, de főként a fővárosban lényegesen bővítik majd az információs szolgálatot. Az utazóközönség megfelelő tájékoztatása érdekében többek között szabályozzák az iránytáblák alkalmazását. Felülvizsgálják a tájékoztató szövegkönyveket, szokat újra egységesítik. A vonatok menetrendjéről,

az utazási tudnivalókról szórólapokon, illetve kis füzetekben tájékoztatják az utasokat.

A tanácskozáson sok szó esett a vonatok tisztaságáról. A kocsik külső tisztítására az elmúlt időszakban több állomáson gépi kocsimosó-berendezéseket szereltek fel. Csupán a szegedi igazgatóság területén tavaly *Békéscsabán, Szegeden* és *Szentesen* épült ilyen berendezés. Idén, nemcsak a szegedi, hanem a többi igazgatóságnál is — ahol erre lehetőség van — hasonló kocsimosó üzembehelyezését tervezik. Az utasterek takarítását kisgépek segítik majd. *Továbbra is gondot okoz a munkaerőhiány miatt a kocsik belső takarítása.* Nehéz munkaerőt szerezni, éppen ezért keresni kell a módját:

miként lehetne ezt a munkát vonzóbbá tenni, esetleg azzal, hogy a kocsitakarítást végzők munkaköri besorolását szakmunkaként ismerjék el.

Szegeden alkalmi munkavállalókkal próbálkoznak: különösen szombaton és vasárnap főleg egyetemisták, főiskolások vállalnak kocsitakarítást. Ennek azonban előfeltétele, hogy a munka befejezése után azonal készpénzben fizessenek.

A kétnapos tanácskozás részvevői joggal remélik, hogy az intézkedések hatására *tovább javul majd a vasúti személyszállítás.* Az erőfeszítések azonban csak akkor érhetik el céljukat, ha azokat az utazóközönség is támogatja.

Gellért József

Munkásgyűlés a felsővezeték-építőknél

A dolgozók vállalták, hogy december 15-ig teljesítik az ez évi tervet

Március első munkanapján munkásgyűlést tartottak a MÁV Villamos Felsővezeték Építési Főnökség dolgozói, amelyen megjelent *Csárádi János*, a Vasúti Főosztály gépészeti és járműfenntartási szakosztályának vezetője, *Kovács János*, a X. kerületi vasútüzemek pártbizottságának titkára és *Révay Sándor*, a MÁV Járműjavító Üzemek szb-titkára.

Varga György, a főnökség vezetője összegezte és értékelte az V. ötéves tervidőszakban megvalósított villamosítási programot, és ismertette az idei év legfontosabb teendőit. A főnökség dolgozóinak *ebben az évben mintegy 110 kilométer vasútvillamosítást kell elvégezni*, amely a munkaterületek szétszórtságát és a munkaerőhiányt tekintve nagy erőfeszítést követel a kollektíváktól.

A kis létszámú főnökség a vasútvillamosítás bázisa. A szocialista brigádok és a munkáskollektívák különösen sokat tesznek a tervek határidőre történő teljesítéséért. A munkásgyűlésen is több brigádvezető mondta el felajánlásaik lényegét. *Célul tűzték ki többek között, hogy 1981. évi tervüket december 15-ig teljesítik.* Elismerésre méltóak azok a vállalások is, amelyek a fóti ifjúsági otthon építését, és a vasutas rokkantak helyzetének könnyítését szolgálják.

A vitában felszólalt *Csárádi János* szakosztályvezető is, aki a vasút vezetői nevében elismerését és köszönetét fejezte ki a főnökség dolgozóinak.

Ami nem szerepel a boritékban

Százhetvenöt vasutas lakásgondján segített a szombathelyi igazgatóság

— *Tavaly 175 vasutasnak 11,5 millió forinttal segítettük az otthonteremtését* — tájékoztatott *Varga István*, a szombathelyi vasútigazgatóság lakásügyekkel foglalkozó ügyintézője —. *19-cel több lakást, házat sikerült építeni, illetve megvásárolni mint 1979-ben.*

— Kik kapták a kölcsönöket?

— *A 175 támogatásban részesült közül százötvenhatan fizikai állományba tartoznak.* Százhuszonkilencen nem érték el a harminc életévet. A kölcsönhöz jutottak között sokan vannak olyanok, akiknek három vagy több család ellátásáról kell gondoskodniok. *Örömmel tapasztaljuk, hogy növekszik a családi házat építők száma.* Itt a MÁV kedvezményes fuvarral, gépekkel és szerszámokkal is tud még segíteni.

— Milyen változások voltak a szolgálati lakásoknál?

— *Az igazgatóság területén 1300 szolgálati lakást tartunk nyilván. 1980-ban ezekben hatvan változás történt, vasúti érdekből.*

— Mi várható 1981-ben?

— A lehetőségeink továbbra is szerények lesznek. Várhatóan a tavalyihoz hasonló összeggel gazdálkodhatunk...

A februári gyorsmérleg szerint:

A vasút áruszállítási teljesítménye nem éri el a 10 millió tonnát

Februárban a vasúti munka minőségének javulása ellenére az áruszállítási teljesítmények sem a bázis szintet, sem a tervezett értéket nem érték el. A bázishoz viszonyított csökkenés főleg azzal függött össze, hogy a MÁV és a szállítható felek által megkötött előszállítási szerződések eredményeként nem következett be szállításnövekedés.

A vasút februárban

9 millió 894 ezer tonna árut szállított, s ezzel a bázishoz viszonyítva 96, a tervhez képest pedig csupán 94,2 százalékos teljesítést ért el.

A lemaradás abszolút értéke 414, illetve 613 ezer tonnai. Az árutonna-kilométerben mért teljesítés 94,1 és 95,7 százalékos.

A belföldi forgalom 3,3 az import 6,9, a tranzit szállítás pedig 4,7 százalékkal csökkent. Az exportszállítások volumene viszont 21,5 százalékkal nőtt.

Az áruszállítás minőségét (kivéve a szállíttatók rakodási készségét és a géprevárási esetek számát) fejlődő tendencia jellemezte. A vonatfeloszlatások száma a belföldi forgalomban 56,8, a kilépő vonatoknál pedig 21,8 százalékkal, a vonatácsorgási esetek mennyisége pedig 26,7 százalékkal volt kevesebb, mint egy évvel korábban. A tehervonatok menetrendszerűsége megközelítette a bázis szintet.

Kedvezőtlen, hogy a rakott érkezés 0,8 százalékos visszaesése mellett

a kirakatlan teherkocsik napi átlaga a bázishoz képest 4, ezen belül a késetten kirakott kocsik mennyisége pedig 22,4 százalékkal nőtt.

Sajnos a géprevárási esetek száma 26,7 százalékkal volt több, mint 1980 azonos időszakában.

A tehervonati mozdonyok kapacitás kihasználása kielégítően alakult. A mozdonyok napi haszonkilométer teljesítménye a villamos vontatásnál 1,1, a nagy dizel mozdonyoknál pedig 1 százalékkal nőtt a bázishoz képest, a tervezett értéket pedig 0,8, illetve 2,1 százalékkal haladta meg.

Becslés szerint a vasút februárban

21 millió 874 ezer utast szállított, s ezzel a bázishoz viszonyítva 96, a tervhez képest pedig 94,8 százalékos teljesítést ért el.

Az utaskilométer teljesítése várhatóan 101,1 és 96 százalékos.

A személyszállítás minőségi mutatói fejlődésről tanúskodnak. A személyvonatok menetrendszerűsége ugyanis a bázisbeli 97,6 százalékról 97,9 százalékra emelkedett. A fajlagos késési idő összességében 0,7, a nemzetközi vonatoknál pedig 7,2 perccel volt kevesebb mint a múlt év februárjában.

Kommunista műszak

Február 21-én a *miskolci járműjavító üzemben* kommunista műszakot tartottak, amelyen közel 800 dolgozó, a létszám 75 százaléka vett részt. A több mint 4 ezer munkaórát kitevő társadalmi munka ellenértékét a járműjavító dolgozói a mozgássérültek segítésére és a MÁV gyermek- és jóléti intézményeinek támogatására ajánlották fel.

Ahol nem kendőzik el a hibákat



A MÁV Magasépítési Főnökség építi Rákosrendezőn a képen látható munkásszállót

(Laczkó Ildikó felvétele)

(Riport a 3. oldalon)

Kitüntetések a nemzetközi nőnap alkalmából

A nemzetközi nőnap alkalmából — kiemelkedő szakmai és társadalmi tevékenységük elismeréseként — a közlekedés- és postaügyi miniszter

KIVÁLÓ VASUTAS

kitüntető címet adományozta: Galambos Mihályné esztergályosnak, Északi Jj. Ü.; Moczka Istvánné raktárkezelőnek, Záhony Szertárfőn.; Palcsó Jánosné sorompóőrnek, Bp. Ferencváros Pft. Főn.; Sándor Ilona vizsg. főkalauznak, Kecskemét Körzeti Üzemfőn.; Török Ferencné vonatvezetőnek, Miskolc Tiszai pu.

KIVÁLÓ MUNKÁÉRT

kitüntetésben részesítette: Balogh Miklósné oszt. vez., Székesfehérvár Jj. Ü.; Benedek Imréné főkönyvelőt, MÁV Szak- és Szerelőip. Főn.; Cserkuti Jánosné betan. szigetelőt, Landler Jenő Jj. Ü.; Hamar Lajosné kocsitisztító, Szolnok Körzeti Üzemfőn.; Horváth Albertné ügyintézőt, Miskolc Számviteli Főn.; Kardos Imréné takarítónőt, Szentes Körzeti Üzemfőn.; Kiss Károlyné oszt. vez., MÁV Kórház és Közp. Rend. Int.; Kovács Erzsébet jegyvizsgálót, Debrecen Körzeti Üzemfőn.; Kovács Jánosné ügyint., Bp. Vasútigazg.; Kovácsovics Lászlóné raktárvez., Bp. MÁV TBÉF; Korcsok Mária ügyint., Tapolca Körzeti Üzemfőn.; K. Molnár Péterné tervező csop. vez., MÁV Tervező Int.; Nagy Mihályné betan. kőművest, Bp. Balparti Épületfenntartó Főn.; Németh Ágnes pol. munkatársat, Vasutasok Szakszervezete; Pogácsás Péterné műszerészt, Bp. Keleti pu. Vill. Fenntart. Főn.; dr. Rédey Béláné ügyint., Bp. Vasútig.; Török Jánosné ügyint., MÁV Anyagell. Ig.; Szabó Józsefné segédmunkást, Nagykanizsa Pft. Főn.; Szász Jánosné segédműv ezetőt, Bp. Keleti pu. Műsz. Kocsiszolg. Főn.

MINISZTERI DICSÉRET

kitüntetésben részesültek: Bogár Lászlóné építményi munkás, Hatvan-Salgótarjáni Pft. Főn.; Bencsics Józsefné ügyintéző, KPM Vasúti Főoszt.; Czimbalmos Istvánné raktárkezelő, Miskolc Oktatási Főn.; Csizmazia Béláné adminisztrátor, Szombathely Vont. Főn.; Czucz Margit takarítónő, Dombóvár Építési Főn.; Duszka Ilona konyhalány, Nyíregyháza áll.; Hüse Lajosné konyhai kisegítő, Debrecen Jj. Ü.; Király Mihályné jegyvizsgáló, Székesfehérvár Körzeti Üzemfőn.; Kiss Klára ügyint., Szeged Vasútig.; Kovács Ferencné ügyint., Bp. Magasépítési Főn.; Kovács Lászlóné számítástechn. műszakvez., MÁV Számítástechn. Ü.; Kurucz Józsefné segédmunkás, BVKH; Lökös Sándorné ügyint., KPM Vasúti Főoszt.; Makrai Lászlóné tűzőr, Dunakeszi Jj. Ü.; Mihályi Pálné állomásfőn. he., Bp. Kelenföld áll.; Pénzes Istvánné raktárkez., Zalaegerszeg Szertárfőn.; Pintér Ferencné irodakez., Szolnok Jj. Ü.; Rácz Balázsné ügyint., Pécs Vasútig.; Sebők Józsefné vonatátvevő, Fényeslitke áll.; Szabó Andrásné kompresszorkezelő, Bp. Nyugati Műsz. Kocsiszolg. Főn.; Tihanyi Józsefné engedélyes távírász, Székesfehérvár Körzeti Üzemfőn.

A MÁV vezérigazgatója

VEZÉRIGAZGATÓI DICSÉRET

kitüntetésben részesítette: Basa Zoltánné oktatótisztet, Hatvan áll.; Babarczi Péterné átmenesztőt, Komárom Körzeti Üzemfőn.; Bahil Lajosné váltótisztítót, Szob. áll.; Berta Imréné adminisztrátort, Miskolc Vont. Főn.; Böczén Gyuláné betan. munkást, Szombathely Vont. Főn.; Dávid Lászlóné másoló sokszorosítót, Miskolc Jj. Ü.; Demeter Mihályné takarítónőt, Békéscsaba Körzeti Üzemfőn.; Dikter Józsefné időtalványozót, Szombathely Jj. Ü.; Erős Károlyné pénzügyi előadót, MÁV Építési Géptelep Főn.; Farkas Istvánné kertész szakmunkást, Szombathely Épület- és Hídfenntartó Főn.; Farkas Józsefné bérelszámolási ellenőrt, Debrecen Számvit. Főn.; Fahringer Károlyné raktárkez., MÁV Szak- és Szerelőip. Főn.; Fitter Istvánné személypénztárost, Vác áll.; Gócza Borbála geó-kötegelőt, Gyöngyös MÁV Kitérőgyártó Ü.; Hanich Istvánné raktárnokot, Győr Körz. Üzemfőn.; Haskó Győzőné konyhalányt, Bp. Építési Főn.; Hegedüs Jánosné gazd. vezetőt, Szombathely MÁV napközi otthon; Horgas Júlia vonatfelvevőt, Dombóvár Üzemfőn.; Hörnyéki Istvánné raktárkez., Dombóvár Igazgatósági Osztószertárfőn.; Iszák Béláné dajka-takarítónőt, Záhony MÁV napköziotthonos óvoda; Karacs Margit kocsitisztítót, Püspökladány áll.; Kertész Istvánné takarítónőt, Kaposvár Épület- és Hídfennt. Főn.; Kiss Dánielné laktanyaügyeletest, Komárom Körzeti Üzemfőn.; Koledich Antalné forg. szolgálattevőt, Verőcemaros áll.; Lászik Istvánné pályamunkást, Hódmezővásárhely Pft. Főn.; Lovas Jánosné ápolónőt, MÁV Kórház és Közp. Rend. Int.; Lőczi Istvánné forg. átmenesztőt, Kaposvár MÁV Üzemfőn.; Lőrinczi Ferencné raktárnokot, Vásárosnamény áll.; Miklós Károlyné segédmunkást, Miskolc Tiszai pu. Ép.- és Hídfennt. Főn.; Mihucza Istvánné áruátvevőt, Eperjeske rendező pu.; Molnár Béláné anyaggazdálkodót, Miskolc Gömöri pu.; Nagy Ferencné vonatjelentő őrt, Miskolc Pft. Főn.; Patonai Lászlóné vonatátvevőt, Rákosrendező áll.; Pöröntő Rozália gazd. igazgatót, Bp. VIII. Felsővez. Ép. Főn.; Rozgonyi Istvánné üzemgazdászt, Kiskunhalas áll.; Rozsáli Oszkárné ügyint., Északi Jj. Ü.; Sallai Sándorné szertári munkást, Bp. Igazg. Osztószertárfőn.; Sebők Józsefné betan. munkást, Bp. MÁV Tüdőgyógyint. és Tüdőgondozó; Stadler Tiborné számvit. vezetőt, Pécs BBFF; Szaniszló Andrásné vasúti járműszerelőt, Dunakeszi Jj. Ü.; Szikulai Istvánné ügyintézőt, KPM Vasúti Főosztály; Tóth Mártonné ügyintézőt, MÁV Gépjavító Ü. Szegedi Üzemegysége; Tusnád Ferencné személy- és árupénztárost, Bp. Nyugati pu. áll.; Varga Lászlóné takarítónőt, Debrecen Körzeti Üzemfőn.; Váradi Miklósné személyzeti vezetőt, Bp. Déli Műsz. Kocsiszolg. Főn.; Virág Zoltánné ügyintézőt, Bp. Vasútig.

Szakszervezeti tisztségviselők kitüntetése

A Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa a nemzetközi nőnap alkalmából hazánk szocialista társadalmi rendjének építésében, a dolgozó nők élet- és munkakörülményeinek megjavításában kifejtett kimagasló munkásság elismeréseként kitüntetéseket adományozott.

Munka Érdemrend arany fokozatot

kapta: Tóth Jánosné, a Vasutasok Szakszervezete budapesti területi szakszervezeti bizottságának munkatársa.

A Szakszervezetek Országos Tanácsa elnöksége a nemzetközi nőnap alkalmából a nőpolitikai határozat végrehajtásában kiemelkedő munkát végzők részére kitüntetéseket adományozott.

A Szakszervezeti Munkáért arany fokozat

kitüntetésben részesült: Németh Ilona, a MÁV Szombathelyi Igazgatóság Számviteli Főnökségének vezetője, a területi szakszervezeti bizottság tagja.

A Szakszervezeti Munkáért ezüst fokozat

kitüntetésben részesült: Csáki Jenőné, a záhonyi területi szakszervezeti bizottság munkatársa, a Szakszervezetek Szabolcs megyei Tanácsa nőbizottságának tagja; Marinisz Athiviádisz, a MÁV Székesfehérvári Járműjavító Üzem szb-titkára; Prókai Sándorné, a Vasutasok Szakszervezete politikai munkatársa, a központi vezetőség mellett működő nőbizottság vezetője.

Záhonyi munkásőrök kitüntetése

A Munkásőrség kisvárdai városi-járási egysége a közelmúltban tartotta értékelő ünnepi gyűlését, amelyen részt vettek a megye és a járás pártbizottságainak, valamint nagyüzemeinek vezetői is.

Rákóczi Dénes egységparancsnok értékelte az elmúlt évben végzett munkát, eredményeket, majd kitüntetések átadására került sor. A záhonyi vasutas munkásőrök közül Kiváló parancsnok kitüntetést kapott *Bálint Péter*. Kiváló munkásőr elismerésben részesült *Zsila Balázs* és *Pokol Béla*. Országos parancsnoki dicséretben és pénzjutalomban részesült: *Rácz László, Rácz Gyula, Bálint Péter, Tóth József, ifj. Mohán József* és *Nagy János*.

Az egységgyűlés után Záhonyban fogadta a vasutas munkásőröket *Rigó Zoltán* üzemigazgató, és pénzjutalmat adott át.

(Szögyényi)

KIÁLLÍTÁS

Az Északi Járműjavító Üzem Törekvés Művelődési Házában „Népi motívumok fára égetve" címmel kiállítást rendeztek Erdősi Gyula aikotásaiból. A kiállítást megtekintették a budapesti területi szakszervezeti bizottság propagandistái is.

Bizalmi testületi ülés a debreceni járműjavítóban

A debreceni járműjavító üzem szakszervezeti bizottsága a közelmúltban bizalmi testületi ülést tartott az üzem művelődési központjában. Megjelent a tanácskozáson *Csárádi János*, a Vasúti Főosztály gépészeti és járműfenntartási szakosztályának vezetője, *Gecse Alfréd*, a Vasúti Főosztály üzemgazdasági osztályának vezetője és *Keresztúri Ferenc*, a vasutas-szakszervezet elnökségének tagja is.

Az ülés napirendjén szerepelt többek között az elmúlt évi tervek teljesítésének értékelése és az idei feladatok ismertetése, valamint az anyagi ösztönzés irányelvei. Ezen kívül véleményezte a testület a három gazdasági vezető elmúlt évi munkáját is.

Csárádi János szakosztályvezető a VI. ötéves terv vasútfejlesztési lehetőségeit ismertette.

Klenczné Földi Irén

MÁRCIUS

Kronosz birodalmából
Tél-űző titán száll alá:
Virrasztó-szemű Március.

Hireli gyorsreptű madár,
Útján virágos ág, levél
Fakad, s dallal hódol a szél.

Jöjj, új Tavasz! Rád vár a táj!
Jöjj lepkeszárnyon, csendpuhán.
Tőled kér a nyár reményt.

Száz-arcú nő: a Föld vagyok.
Megújúlni Érted küldöm
Két karom szivárvány-ívét!

KITÜNTETETT NYUGDÍJAS

Két évtized alatt 70 tanfolyamot vezetett

Aradi Józsefet, a szegedi Oktatási Főnökség dolgozóját a közelmúltban nagy megtiszteltetés érte: nyugdíjba vonulása alkalmából a *Munka Érdemrend* bronz fokozatával tüntették ki. A magas kitüntetés jó alkalom arra, hogy csaknem négy évtizedes vasúti pályafutását felidézzük.

Gyermekkori álma — hogy mozdonyvezető legyen — sokáig nem teljesült. Kereskedelmi tanoncként dolgozott, míg végül 1941-ben, többszöri kérelmére felvették Szegedre *fűtőházi munkásnak*. Csak rövid ideig örülhetett új munkahelyének, mert behívták katonának, ahonnan 1944 közepén tért vissza. Attól kezdve *órabéres mozdonyfűtőként* foglalkoztatták, majd 1950-ben az igazgatóság személyzeti osztályára helyezték. Ott hat évig *vontatási személyzetisként* dolgozott, 1956-ban kérte, hogy elvégezhesse a mozdonyvezetői tanfolyamot. Végre sikerült a terve: *mozdonyt vezethetett*. Három évvel később a gőzmozdonyvezetői képesítés mellé a dízelvezetőit is megszerezte. Most már felváltva utazott a fekete gőzössel és a jóval tisztább dízellel. De ez az utazás nem tartott sokáig.

Előbb mozdonyirányítónak osztották be, majd ismét a személyzeti osztály következett. 1962-ben megbízták a dízelmozdony-vezető tanfolyam vezetésével, s attól a naptól nyugdíjazásáig *masinák helyett tanfolyamokat vezetett*.

— Eleinte szokatlan volt, hogy mozdony helyett 30-40 fiatal oktatását kell irányítanom — emlékezik. — Később nagy változást hozott az oktatási főnökség létrehozása. Nemcsak azért, mert az oktatási körülmények összehasonlíthatatlanul kedvezőbbek lettek, hanem azért is, mert *a tanfolyamok szinte egymást követték*. A gőz- és dízelmozdony-vezetői mellett beindultak a kocsiátvizsgálói és a vontatási vonatkísérői tanfolyamok is. *Ezek mind új, izgalmas feladatot jelentettek számomra.*

Ez érthető, hiszen a leendő mozdonyvezetőknek is sok új géppel kellett megismerkedni. Kezdték az M31-esekkel, majd egymás után jöttek a korszerű, nagy teljesítményű dízelek és a végén az MDÁ-k. Hogy segíteni tudjon diákjainak, ő is *állandóan képezte magát*, lépést tartott a fejlődéssel. Elvégezte az egyéves nevelőtiszti tanfolyamot, ami nemcsak a szakmai képzettségét bővítette. Összeszámolta: *az elmúlt 18 év alatt 70 tanfolyamot vezetett, s mintegy 1600-1700 fiatal kiképzésében vett részt.*

— Hogy mire emlékszem a legszívesebben? Arra, hogy az emberekkel sikerült megismertetni a vasúti hivatás minden szépségét. Biztosítottuk a zavartalan tanulást. Az oktatás könnyítésére szemléltető eszközöket, makетteket, modelleket készítettünk. Elmondhatom, hogy *a legjobban felszerelt tanfolyamok nálunk működtek*. Diákjaim nem egyszer négyes osztályátlagot is elértek. Úgy érzem, ebben az én munkám is benne volt. Bizony, nagyon jó érzés, amikor a Szegeden végzett hallgatókkal találkozom. Legutóbb, Záhonyban egy debreceni mozdonyvezető szólított meg, és pár perc alatt felelevenítettük a tanfolyami napokat.

Talán nem érdemtelen megemlíteni, hogy a tanfolyam vezetőjének munkájával nemcsak a hallgatók, hanem felettesei is elégedettek voltak. Szakmai és társadalmi tevékenységének elismerését a *Kiváló dolgozó jelvény* és a *Felszabadulási emlékérem, Vezérigazgatói dicséret* és a mostani kitüntetés is jelzi.

Aradi József már nyugdíjas, de nem szakadt el a vasúttól. *Gyakran felkeresi régi munkahelyét*, elbeszélget a kollégákkal, a diákokkal. Otthon, a családi körben is naponta szóba kerül a vasút, hiszen felesége is innen, az ÉHF-től ment nyugdíjba, fia pedig a vasútegészségügynél dolgozik.

Gellért József

A TÁNCSICS KIADVÁNYAI

DR. POSTA GYULA:

A vállalat felelőssége a dolgozók káráért

A könyv a munkáltató által munkaviszony keretében a dolgozónak okozott károk megtérítésére vonatkozó rendelkezések lényegét és a jogszabályok gyakorlati alkalmazásának legfontosabb tapasztalatait tartartalmazza.

Kitér a *Munka Törvénykönyve* 1980. január 1-i hatállyal bekövetkezett módosításával összefüggő új rendelkezések ismertetésére is, továbbá tartalmazza az e témakörrel összefüggésben kialakult bírói gyakorlat legfontosabb tapasztalatait, valamint a *Legfelsőbb Bíróság Munkaügyi Kollégiumának* elvi állásfoglalásait.

Nők Évkönyve 1981

Nemes hagyományokat őrző könyvet vesz a kezébe az olvasó. Nemes írók, újságírók írásai találhatók az antológiában. Segítségükkel eljuthatnak az olvasók a világ számos országába (például *Sugár Andrással* Nicaraguába). *Várkonyi Margit* a Nobel-díjasokról közöl érdekes információkat és felsorolja a magyar Nobel-díjasokat is. A háziasszonyok körében bizonyára nagy érdeklődésre tart számot a *„Régiből újat, olcsón, divatosan"* című írás. Az orvos a test csodáiról ír. Bepillantást nyerhet az olvasó a színház rendkívül izgalmas világába is. A Bartók-centenárium alkalmából Antal Imre végigkíséri a nagy zeneszerző életútját az emigrációig.

A szépirodalmat jeles költők és prózaírók képviselik a kötetben, mint *Weöres Sándor, Károlyi Amy, Ratkó József, Keresztúry Dezső, Kamondy László, Tabi László, Palotai Erzsi.*

A hagyománynak megfelelően a kötet fényképekkel, grafikákkal gazdagon illusztrált.

DR. ZSIGA LÁSZLÓ:

A munkaügyi viták eldöntésének szabályai

A kiadvány a munkaügyi döntőbizottságok szabályszerű működéséhez szükséges rendeleteket tartalmazza és magyarázza; részletesen ismerteti a feladatokat, a működés formai követelményeit, a vállalat szerepét stb.

A függelék az új rendelkezéseket, határozatokat tartalmazza és sok iratmintát közöl, amelyek kiválóan alkalmasak arra, hogy a munkaügyi döntőbizottságok tevékenysége formailag is megfelelijen az érvényes rendelkezéseknek.

Szociálpolitikai kézikönyv

A kézikönyv tartalmazza mindazokat a tudnivalókat, amelyeket a szakszervezeti tisztségviselőknek ismerniük kell. A kötet részletesen ismerteti a szociálpolitika szerepét a dolgozók életkörülményeinek alakításában, a szakszervezetek szerepét a lakásépítésben és juttatásban; foglalkozik a lakosság egészségügyi ellátásával, a gyermekintézményekkel, az öregek intézményes és szociális gondozásával, az üdültetéssel stb.

A függelék tartalmazza a vonatkozó rendelkezéseket is.

A HARMADIK JELSZÓ JEGYÉBEN

Véradók a szocialista brigádokban

Úgy kezdődött, hogy évekkel ezelőtt ritka vércsoportú donorokat kerestek életmentéshez. A szegedi gépállomásról is többen jelentkeztek. Az emberi segítőkészség azután nemcsak egy alkalomra szólt. A jelentkezők rendszeres véradókká váltak és magukkal vonták más munkatársaikat is. A véradás a gépállomás életében eseménnyé vált, és nemcsak a munkahelyük körében jelent nemes társadalmi akciót. Áldozatkészségükkel kiléptek a nagy város társadalmi közéletébe. A munkahelyet és a véradókat a vérközpont és a Vöröskereszt számon tartja.

Amikor egy megbeszélésen számba vették a véradókat, kitűnt, hogy csaknem valamennyien szocialista brigádtagok. Ettől kezdve a véradás brigádvállalássá vált és a szocialista módon élni jelszó kézzelfogható bizonyítéka lett.

A gépállomás dolgozói három évvel ezelőtt megalakították munkahelyükön a vöröskeresztes alapszervezetet és ennek révén kiszélesedett társadalmi tevékenységük.

Császár Rudolfné alapszervezeti titkár arról fejtette ki nézetét, hogy a szocialista brigádmozgalom és a vöröskeresztes szervezet milyen jól és kölcsönösen segíthetik egymást.

Szabó Gyuláné brigádtag a *Ságvári* szocialista brigádból így foglalta össze a gyakorlati munkát:

— *A mi brigádunk nőkből áll, férfiak csak ketten vannak kis közösségünkben. Valamennyien tagjai vagyunk a vöröskeresztes alapszervezetünknek.* A véradáson túl patronálunk idős személyeket, akiknek ház körüli munkát és javításokat végzünk. Brigádunk más tagjai a hátrányos helyzetű, a kedvezőtlen családi körülmények között élő vasutas gyerekek MÁV nevelőintézetekben való elhelyezésén fáradoznak. *Nyolc gyerekkel és az intézetek vezetőivel tartjuk a kapcsolatot.* Figyelemel kísérjük előrehaladásukat. A szünetben vendégül hívjuk őket családi körünkbe. Brigádunk tagjainak többsége anya. Ezért a kibővített vöröskeresztes tevékenység közel áll hozzánk.

Szirácki Istvánné egyik agilis tagja a Ságvári brigádnak. Arról beszélt, hogy mennyire szívügyüknek tekintik a szociális ellátottság szüntelen javítását. *Kezdeményezésükre a takarítók részére melegvizes-bojlert állítottak be.* Az üzemi ebéd melegentartására gázzsámollyal látták el a tálalót. Mindenre odafigyelnek, ami könnyítheti a dolgozók helyzetét. Szirácki-né a gyerekek érdekében az egyik legfáradhatatlanabb szocialista brigádtag.

A gépállomás szocialista brigádjai évek óta hagyományos kapcsolatot tartanak a balástyai gyermekotthonnal. Részt vesznek az otthon rendezvényein. Ünnepi alkalmakkor megajándékozzák a gyerekeket. *Otthonukat karbantartják, csinosítják, bővítik a játékok készletét. A harmadik jelszó legemberibb része, amikor a családi légkör hiányát kívánják pótolni a nevelőotthonban élő gyermekeknek.* Ennek fő szószólója *Vértesi Gyuláné*. A nyári szünetben családjuk mindig befogad az otthonból egy gyereket, aki együtt él velük, együtt szórakoznak, üdülnek és kirándulnak.

A gépállomás vöröskeresztes alapszervezetének jelenleg 78 tagja van. Évente kétszer általában 40—40 személy ad vért. *Ábrahám József* villanyszerelő már több mint 30, *Tapasztó Balázsné* hússzoros véradó. Most készítik elő a véradókat az új eljárásra, a plazmaferezissel történő véradásra, amely révén még többet tudnak majd segíteni a rászorultaknak.

A szocialista brigádok és a Vöröskereszt együttesen gazdái a munkahelyi környezet csinosításának. Ehhez a gépállomás vezetőitől messzemenő támogatást kapnak. Területi egységekre osztják a munkahelyet, s a versenyt negyedévenként értékelik. Eredményes munkájukat a Vöröskereszt Szeged városi és Csongrád megyei szervezete évenként díszes oklevéllel ismeri el.

A harmadik jelszó jegyében, lelkes vöröskeresztes aktivisták vezetésével, a szocialista embertípust példázzák a szentesi építési főnökség gépállomásának a dolgozói.

(Fogas)

Megteremthető-e a mennyiség és a minőség harmóniája?

Ahol nem kendőzik el a hibákat

Napjainkban a különböző fórumokon egyre többet foglalkozunk azzal, hogy miképpen lehetne jobban, precízebben dolgozni, más szóval a munka minőségét javítani. Ez az igény reális, időszerű, megalapozott. Bár egy kicsit előbb eszméltünk volna! Úgy mondják — közgazdászok és gazdasági vezetők egyaránt —, hogy eddig a mennyiségi szemlélet uralkodott, ezentúl azonban a minőségnek kell előtérbe kerülni. Ezt tovább pontosíthatjuk úgy, hogy a minőségnek és a mennyiségnek mindig harmóniában kell lenni. Az egyik a másik rovására nem befolyásolható következmények nélkül. Így van ez a vasúti személy- és áruszállításban és az ezt kiszolgáló üzemeknél, főnökségeknél, intézményeknél is. Felmerül azonban a kérdés: vajon beszélhetünk-e minőségről a vasúti technológiában? Hogyan kell ezt értelmezni, mik a minőségi munka feltételei? Ezekre a kérdésekre ez alkalommal a MÁV Magasépítési, valamint a Szak- és Szerelőipari Főnökségen kerestünk választ.

Évről évre kiváló szinten

A MÁV Magasépítési Főnökség dolgozói által végzett munka mennyiségét bizonyára jól érzékelteti, ha mindjárt elöljáróban megemlítjük: ez a közösség már a múlt év októberében befejezte az V. ötéves tervet. Mire elérkezett az esztendő vége, *az öt évre előirányzott 671 millió forintos termelési érték helyett 704 milliót realizáltak, ami 105 százalékos teljesítésnek felel meg.* A termelés a tervidőszakban 32 százalékkal, a termelékenység pedig *évi átlagban* 7,4 százalékkal növekedett — a tervezett 5,5—6 százalékkal szemben.

A munka *minőségének mérésére* elsősorban az *építményátadási* terv szolgálhat. Igaz ugyan, hogy esetenként ezt a tervet objektív okok miatt módosítani kellett — ami a munkaerő szükséges átcsoportosításával, ugyanakkor bizonyos munkák határidejének rövidítésével járt együtt — ugyancsak 100 százalékra sikerült teljesíteni. Ami e kijelentés mögött van, az tényszerűen úgy is megfogalmazható, hogy *a MÁV magasépítők évről évre élüzem szinten teljesitették feladataikat, s immár hatodszorra is várományosai a Kiváló főnökség címnek.*

A különböző főépítésvezetőségek dolgozói méltán lehetnek büszkék a már elkészült vagy éppen most épülő vasúti létesítményekre, amelyek az ő helytállásukat és a velük együttműködő alvállalkozók, valamint a kisegítésképpen hozzájuk vezényelt katonák munkáját dicséri. Csak tavaly 85 helyen, más-más épület kivitelezésén dolgoztak. Ezek közül például befejezték a MÁV-kórházi *nővérszálló*, öltöző, mosdó, a Nyugati pályaudvari *közműalagút*, a győri *vágányhidmérleg*, a MÁV Központi Osztószertár Főnökség, a BVSC Tatai úti létesítményének építési, valamint a *budai távközlő központi épület* átalakítási munkálatait. Ők építették a ferencvárosi, 400 személyes munkásszállót, ugyanott a 2000 adagos üzemi konyhát, mint ahogy jelenleg a Rákosrendező közelében létesülő, ötszintes, 110 szobás, sokfajta művelődési lehetőséget is nyújtó *szociális épület* kivitelezésén dolgoznak. Nevükhöz fűződik a *Landler Kultúrotthon*, illetve annak impozáns *színháztermének létrehozása*, a Nyugati pályaudvar *műemlék* mennyezetének állványozási és villanyszerelési munkája, az acélszerkezet mázolása, *Almásfüzitő*, *Biatorbágy* és több más állomás modern felvételi épületének létesítése, *Újszászon* 16, *Hegyeshalomban* 24 vasutaslakás építése, a *Keletiben* most építik az új, korszerű *kazánházat*, ott vannak *Kelenföld* állomás átépítésénél, s nemsokára *Bicskén* is új felvételi épületet teremtenek.

— És mégis — vagy talán éppen a munkák sokasága miatt — a főnökség „önértékelő fórumait" nem annyira az elégedettség hangja, mint inkább az ésszerűbb megoldások keresése, a munkák, munkafolyamatok tökéletesebb megszervezésére irányuló törekvés jellemzi. Ebben a szellemben zajlott le ez év január 30-án az 53 szocialista brigád vezetőinek tanácskozása, ilyen felfogásban számolt be tevékenységéről a Nyugati pályaudvar *csomóponti pártbizottsága* előtt a főnökség vezetője — *Török János* igazgató — és ez az önkritikus hangvétel uralkodott a február 26-án megtartott műszaki konferencián, majd az azt követő termelési tanácskozásokon is.

Önelégültség nélkül

— *Az elért eredmények, a kivívott sikerek titka nálunk már jó ideje a gazdasági és politikai munka rendszeres értékelésében, az idejekorán hozott intézkedések, illetve határozatok végrehajtásában, a feladatok következetes számonkérésében rejlik* — mondja *Sütő Ferenc* párttitkár, aki műszaki-gazdasági, tanácsadói munkakört tölt be a főnökségen.

— *A jó munka egyéb feltételei számunkra biztosítottak* — teszi hozzá Török János, majd e „feltételek" közé sorolja a *MÁV Kiváló Brigádja* címet már kiérdemelt, vagy az arany, ezüst, bronz fokozatot elért kollektívák tettrekészségét, a szocialista munkaversenyben, illetve a kommunista műszakokban, a különböző társadalmi munkaakciókban részt vevők — a tavaly több mint 2 millió forint többlettermelési értéket teljesítők helytállását, nem utolsósorban *Papp Ernő* főmérnök, *Kárpátiné Holota Anna* főkönyvelő, *Nagy Kálmán* szb-titkár és mások gazdag szakmai és mozgalmi tapasztalatát.

Nagyra értékelik a főnökségnél ezenkívül a felsőbb irányító szervek konkrét segítségét, amely többek között a gépesítésre fordított, mintegy 6 millió forintos vállalatfejlesztési hozzájárulásban nyilvánult meg.

Amin változtatni kell

— *A jobb minőségű munkához ugyanis nélkülözhetetlenek a korszerű gépek, eszközök.* Ebből a támogatásból tudtuk fedezni például egy megfelelő teljesítményű *betonüzem* beszerzését — amely elsősorban a MÁV-kórházi rekonstrukció folytatását gyorsítja meg —, ebből vásárolhattuk meg a saját létesítésű *vashajlító üzem* felszereléseit, miáltal a 6. szakosztály irányítása alá tartozó más főnökségek vasszükségletének a megmunkálását is vállalhatjuk. Beszereztünk továbbá emelő- és földmunkagépeket, betonpumpát — az emberi erő kímélésére — mixerkocsikat, billencseket és egyéb járműveket. Ezeket a beszerzéseket már tavaly, sőt tavalyelőtt elkezdtük, de *az idén jutottunk el odáig, hogy valamennyi beérkező új eszközt a termelés szolgálatába állíthatunk, tovább fokozva a munka mennyisége és minősége összhangjának a megteremtését* — magyarázza az igazgató.

Vannak persze olyan tényezők is, amelyek csak az emberek szorgalmával, aktivitásuk további fokozásával javíthatók. A műszaki konferencián hangzott el többek között, hogy a termelésből kiesett órák száma a bázishoz viszonyítva tavaly nőtt. Az előző évben 126 858, majd 1980-ban már 139 122 óra veszett el a dolgozók ilyen-olyan ok miatti hiányzása — betegség vagy igazolatlan mulasztás, esetleg igazolt, nem fizetett távollét — folytán. Nem rejtik véka alá a főnökségnél azt sem, hogy a bázisidőszakhoz képest *romlott a géppark kihasználása.* A betonkeverők esetében ez még érthető volna a kész beton nagyobb arányú felhasználása miatt, ennek azonban ellentmond, hogy több munkahelyet évközben egyszerűen nem tudtak kiszolgálni betonkeverővel.

Más gépek kihasználása körül is mutatkoztak hasonló ellentmondások, ami azzal a következménnyel járt, hogy az illetékes vezetők *vizsgálat alá vették a tervszerű, megelőző karbantartás helyzetét*, az azzal összefüggő *alkatrészellátási gondok* megoldásának lehetőségeit és az esetleges selejtezési tennivalókat. Tudvalevő, hogy mindennek gazdálkodási (ezen belül energia- és anyagtakarékossági) kihatásai is vannak.

Intézkedések vannak folyamatban az *újítómozgalom* múlt évi visszaesésének a megállítására, nem kevésbé a *munkavédelmi helyzet* javítására is.

— *A baleseti okokat vizsgálva megállapítottuk* — mondja az igazgató —, *hogy a dolgozók körében nem ritka a védőeszközök mellőzése, az utasításellenes és a fegyelmezetlen munka.* Előfordult még az is, hogy egyik-másik dolgozó kemény, *metlachit-burkolatot* védőszemüveg nélkül vésett, s az így bekövetkezett szemsérülés 80 napos munkakieséssel járt. Azóta ismét nyomatékosan felkértük a szocialista brigádtagokat, a munkavédelmi őröket, a helyi vezetőket és a központ valamennyi dolgozóját, hogy a munkahelyeken alkalmazzák a kellő figyelmeztetést, illetve ne mulasszák el a veszélyforrások felderítését, kezdeményezzék azok megszüntetését.

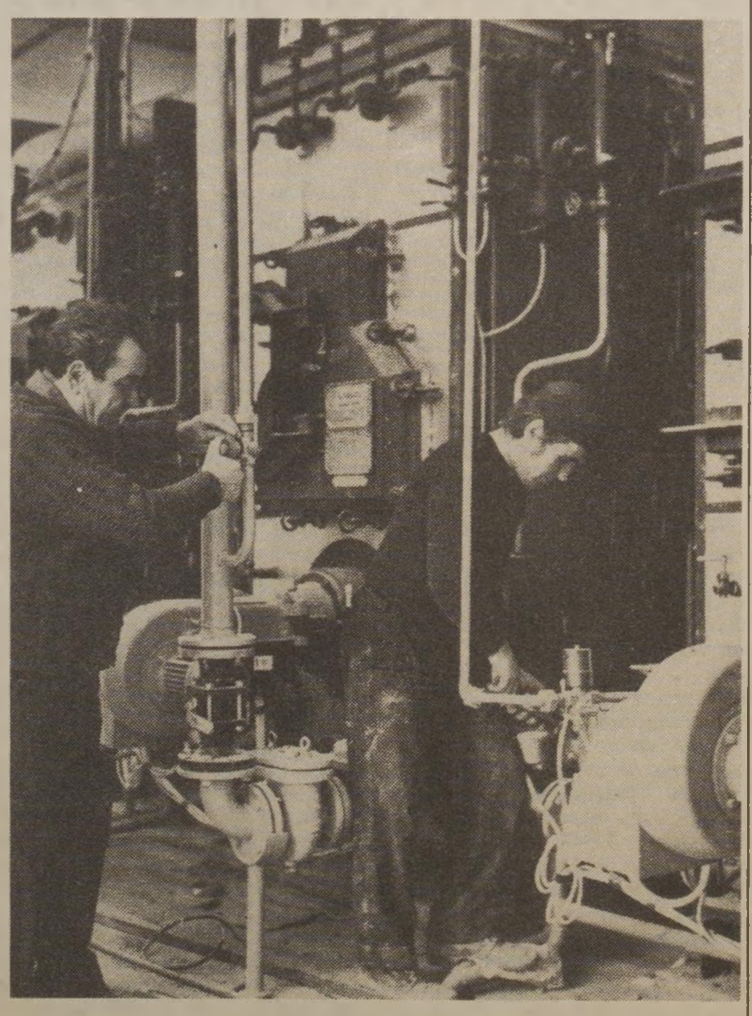
A szocialista brigádok között egyre több olyan közösség van már, amelyek nemcsak egy-egy „ünnepi időszak" alatt, hanem az esztendő valamennyi munkás hétköznapján kiemelkedő módon állják meg a helyüket. Ide sorolhatók mindenek előtt a MÁV Kiváló Brigádja címet elnyert, illetve e cím legújabb várományosaiként emlegetett közösségek, mint például az 5-ös főépítésvezetőséghez tartozó, *Balázs Ferenc* által vezetett *Több termelést* nevű ácsbrigád, az ugyancsak ácsokból álló, *Nérer Pál* vezetésével működő, az 1-es főépítésvezetőségnél dolgozó *Április 4.* brigád, a 4-es főépítésvezetőség munkahelyein tevékenykedő, *Csikány József* vezette *Petőfi brigád*, amelyet vízszerelők alkotnak, *Tóth Géza Május 1.* ifjúsági kőműves szocialista brigádja (az 1-es főépítésvezetőségnél) stb. Jutalmazásukra saját hatáskörben mintegy százezer forintot fordít a főnökség.

A látogatás és az ennek során folytatott beszélgetések legfőbb tanulsága szerintünk az, hogy a mennyiség és a minőség egységének megteremtése nem képzelhető el a tennivalók gondos és szüntelen *elemzése*, a már elvégzett feladatok *önkritikus* vizsgálata nélkül. A MÁV Magasépítési Főnökség dolgozói méltán lehetnek büszkék elért eredményeikre, de azt is tudják, hogy *a követelmények egyre magasabbak.*

Kovács József



Szerelik a radiátorokat a szálló IV. emeleti társalgójában (Laczkó Ildikó felvételei)



A magasépítési főnökség építi Rákosrendezőn a 110 szobás munkásszállót. Az egyik alvállalkozó a szak- és szerelőipari főnökség. Két dolgozójuk — Szabó Dezső és Brezovszki István — a kazánházban beszabályozzák a kazánok égőit

„Mi vagyunk az ostor végén!"

Az építőiparban a mennyiség és a minőség egysége alaptörvény, hiszen csak a kifogástalan minőségű létesítmény képes megfelelni funkciójának. Egy híd, vagy egy épület minőségi hibái az egész objektum létét, tartósságát veszélyeztethetik. A filozófiában a minőség és a mennyiség az objektív valóság lényeges oldalait tükröző kategória. A tárgyak és jelenségek minőségi meghatározottsága az, amiőket tartóssá teszi, ami elhatárolja őket egymástól. A minőség a tárgy lényegi meghatározója. A minőség a tárgyhoz mint egészhez kapcsolódik és elválaszthatatlan tőle. Ezt a filozófiai meghatározást adaptálta az építőiparral szemben támasztott követelményekre *Puskás György*, a MÁV Szak- és Szerelőipari Főnökség vezetője, amikor a huszonnyolc éve működő főnökség minőségi, mennyiségi munkájának feltételeiről beszélgettünk.

Mint az ezermesterek

— Azt hiszem lényeges dolog, és mindjárt az elején érdemes megemlíteni, hogy az elmúlt öt esztendőben a főnökség munkájával kapcsolatban nem volt minőségi kifogás, csupán 35 ezer forint értékű garanciális javítást kellett utólag végezni. Erre a legtöbb esetben a beépített anyagok rossz minősége, korai elhasználódása miatt került sor. A vasúti építőiparon belül a főnökség alvállalkozóként dolgozik. Ezt azért fontos megjegyezni, mert ez a státuszunk alapvetően befolyásolja tevékenységi körünket és a viszonyunkat más kivitelező egységekkel, beruházókkal, tervezőkkel. Hogy közérthetőbben fogalmazzak, azt kell mondanom: másoktól függünk. *Nekünk létérdekünk az alkalmazkodás!*

— Ez egy kicsit lehangoló minősítés.

— Én nem tartom annak. Inkább azt mondanám, hogy szükségszerű funkció, hiszen a kivitelezés láncolatában a szakipari munka kapcsolódó, közreműködő tevékenység. Képletesen szólva olyan ez, mint az autóban a fogaskerék. Ha hiányzik egyetlen foga, nem használható a legszebb kocsi sem. Egy munkásszálló, vagy szociális épület is nehezen képzelhető el mosdók, burkolatok, központi fűtés nélkül.

— Ha már itt tartunk, megkérdezem: mik a főnökség fontosabb profiljai, mivel foglalkoznak?

— Széles a skála. Olyanok vagyunk mi, mint az ezermesterek. Nyílászárók, beépített bútorok, könnyűfémszerkezetek, állványok, tetők, útátjáró- és peronelemek, burkolólapok gyártása és szerelése, lakókocsik készítése éppen úgy a profilunk, mint a hőközpontok, térvilágítási berendezések szerelése, vagy a csatornázás és a kútfúrás.

Egymásra utalva

— Beszélgetésünk elején azt mondta, hogy alkalmazkodniuk kell, mert másoktól függnek. Mit jelent ez a gyakorlatban?

— Nekünk több céggel, vállalattal kell együttműködni. A legszorosabb kapcsolatunk a MÁV Magasépítési Főnökséggel van. A legtöbb munkát, megrendelést ettől a főnökségtől kapjuk. Jó a kapcsolatunk. Mi negyedévi operatív tervek alapján dolgozunk. Nem mindegy tehát, hogy mikor szerzünk tudomást a megrendelésről, és az sem, hogy a munkaterületre a beütemezett időben vonulhatunk-e fel. Ha tehát későn szerzünk tudomást például egy hőközpont szerelésének időpontjáról, akkor a határidő rövidsége miatt meg kell sérteni az előírt kivitelezési technológiai sorrendet. Gondot okoz az anyagbeszerzés és az alapos előkészítés esetleges hiánya miatt a kivitelezés.

Puskás György gyakorlati példákat is említ. Előfordult már az egy-egy nagy beruházás kivitelezésénél, ahol sok külső vállalkozó dolgozik együtt, hogy a munkaterületet nem adták át időben. Valamelyik alvállalkozó nem teljesítette kötelezettségét. Emiatt nem lehetett elkezdeni a szakipari munkát, vagy egymást kerülgetve tudtak csak dolgozni. Az is előfordult már, hogy a kész berendezéseket — idegen kivitelező hanyagsága miatt — le, illetve ismét fel kellett szerelni. Nem szükséges hangsúlyozni, hogy ez mennyi plusz költséget és időveszteséget okoz. A vasúton kívüli vállalatoknak a MÁV nem parancsolhat. Köztudott az is, hogy az építőiparban szakmunkáshiány van. Azzal a kivitelezővel kell szerződést kötni, amelyik éppen vállalkozik a munkára. Kevés a választási lehetőség. Amíg nincs versenypartner, addig lényeges változásra aligha számíthatunk.

— *Ezért vagyunk mi gyakran az „ostor" végén* — jegyzi meg az igazgató. — Ha a MÁV nem talál időben más kivitelezőt, akkor — általában már későn — utasít minket, hogy határidőre végezzünk el egy munkát. Későn kapjuk meg a kivitelezési terveket, s emiatt gyorsan, kapkodva kell dolgoznunk. *Nagyon fontos lenne a szakmák jobb együttműködése, hiszen egymásra vagyunk utalva.*

Szakmai becsülettel

A szak- és szerelőipari főnökség sokat tesz ennek érdekében. Igyekszik előrelátóan szervezni, intézkedni. Gyakran kopogtatnak a beruházók és kivitelezők ajtaján és egyeztetik a lehetőségeket, igyekeznek megalapozni a folyamatos, minőségi munka feltételeit. Rugalmasan követik a beruházók elképzeléseit, a reális tervek érdekében konzultálnak a tervezőkkel. Ennek is köszönhető többek között, hogy a műszaki átvevők munkájukban nem találnak minőségi kifogást, no meg annak, hogy *230 tagú szakmunkásgárdájuk kényes a szakma becsületére.* Az V. ötéves tervet *élüzem szinten* teljesítették. A tavalyi termelési értékük elérte a 150 millió forintot. Ebben az évben — a visszafogottabb beruházási ütem miatt — kevesebb lesz a munka, de ezt a jobb minőséggel és a szervezettebb, átgondoltabb tevékenységgel ellensúlyozzák.

A 27 felsőfokú végzettségű vezető szakember és a 42 szocialista brigád a garancia arra, hogy a főnökség a jövőben is nélkülözhetetlen láncszeme marad a vasút építőipari hálózatának.

Kaszala Sándor

Íróasztal helyett

Mit kínál Dunakeszi a pályakezdő fiataloknak?

Gárdonyi Gézáról elnevezett, 201. számú szakmunkásképző intézet nagy múltra tekinthet vissza: elődjét 1943-ban hívta életre a MÁV, azzal a céllal, hogy évente 20—25 szakmunkást adjon a *Dunakeszi Főműhelynek.* Sokan végeztek itt azok közül, akik ma az üzem „vezérkarába" tartoznak: *Dobrovits István*, a pártbizottság titkára, *Gács László* személyzeti osztályvezető, *Markó Róbert*, a szakszervezeti bizottság titkárhelyettese, a jelenlegi művezetők java és sokan mások.

Lassan-lassan az a furcsa helyzet alakult ki, hogy a régiek közül többen vannak az üzemben, mint ahányan a frissen végzett szakmunkások. Mintha csökkent volna az intézet ázsiója. Vagy csupán az a baj, hogy nem ismerik eléggé? Ennek próbáltunk utánajárni.



Mag Jenőné oktató az esztergapad működését magyarázza

Kihasználatlan lehetőségek

A járműjavító rekonstrukciójához kapcsolódva *új kollégiumot építettek, s adtak át 1966-ban.* Aztán 1980. szeptember elsején *birtokukba vehették a tanulók az új tanműhelyt is, amely 47 millió forintba került.* A 200 személyes kollégium, a 600 személyes konyha és étkezde, a 2 ezer négyzetméter alapterületű tanműhely ma *kihasználatlan.* Az ultramodern, gyönyörű műhelyekben — ahol a gépi berendezések értéke meghaladja a hétmillió forintot — mindössze 260 ifjú tanul. *A kollégiumban alig száz gyerek van.*

Szabó Mihály, a szakmunkásképző intézet megbízott igazgatója azt mondja:

— *Kevés a jelentkező, főként a vasúthoz kötődő szakmákban. Igaz, most 170 elsősünk van, valamivel több, mint a korábbi években. De nem így a vasúti járműszerelő szakmákban. Úgy gondolom, ennek egyik oka az, hogy a köztudatban hamis kép él az egyes szakmákról.* Vegyük a hegesztőket példának, ami korábban még elitnek számított: azt hiszik, hogy piszkos, nehéz munka. Nem tudják, hogy a legmodernebb, védőpajzsos eszközökkel rendelkezünk. De tovább is mehetnék, mert a probléma összetettebb, s nem csupán a járműjavítóra vonatkozik: *a szülők továbbtanulásra ösztönzik a gyerekeket akkor is, ha nincs hozzá kedvük, képességük.* Ne menjen az MTH-ba, mondják, noha az már húsz éve megszűnt —, s helyette megszületett a korszerű szakoktatás. Szerintem *a régi, vasutas dinasztiákat kellene jobban ösztönözni*, hiszen bennük még él a vasút szeretete.

Jelképes térítés

Czibere Lajos, a diákotthon vezetője:

— *Jelképes összegért, havi 120 forintért, összkomfortos, ötágyas szobákban helyezzük el a tanulókat.* Úgy látszik, ma már ez sem elég vonzó. Amikor én voltam kollégista, húszunkat zsúfoltak össze a vaságyas termekben, és örültünk, hogy tanulhattunk, helyet kaptunk. Azóta sokat változott a világ. A 98 kollégista zöme távoli vidékekről való — a Nyírségből, Zalából, Hevesből, Nógrádból —, a közelebb lakók inkább bejárnak az iskolába. Így aztán *a kihasználatlan ágyakat, szobákat felnőtteknek, főként építőmunkásoknak adjuk ki.* Ha többen tudnának az itteni lehetőségről, bizonyára megtelne a diákotthon fiatalokkal.

Csernák Lajossal, a tanműhelyek művezetőjével bejárjuk a szemet gyönyörködtető tíz termet. Itt asztalosok, ott hegesztők, a másik teremben leendő lakatosok, kárpitosok. Tanulják a szakmát, készülnek az életre. De: *milyen életre? Hová?*

Néhányukat megkérdezzük, s bizony elég tétova válaszokat kapunk, nincs kiforrott elképzelésük a jövőről.

Szabó Tibor másodéves, Szigetmonostorról jár be. Mondja, nem valószínű, hogy itt marad. *Úgy tudja, itt nem szerződtetnek esztergályosokat.* (De igen, mondjuk. „Akkor is van idő még dönteni".) *Sipos Tibor*, szintén másodikos, itt lakik Dunakeszin. Nem bánta meg, hogy idejött tanulni, mert a műhely nagyon jó. De *fogalma sincs róla, hol dolgozik majd.*

Bizonyos fokig érthető, hogy 15—16 éves fiataloknak nincs határozott céljuk, s nem döntötték még el: hol töltik munkáséveiket. Vajon tisztában vannak-e azzal, mit kínál számukra a járműjavító? Erről *Bősz Józsefet*, a szakszervezeti bizottság titkárát kérdeztük, mire így válaszolt:

— *Igyekszünk propagálni a tanulók körében is, milyen kedvezményekben részesülhetnek, ám korántsem biztos, hogy ezt mindannyian tudják. Hadd mondjam el, hogy azok az ipari tanulók, akik szerződést kötnek, megkapják az összes MÁV-kedvezményt. Minthogy az intézmény a szakszervezethez tartozik, üdülési lehetőséget tudunk biztosítani Balatonbogláron, Királyréten és Komáromban. Az itt végző ipari tanulóknak, ha az üzemben helyezkednek el, továbbra it otthont adunk a munkásszállóban, havi hatvan forintért.*

— Ez sokak számára csábító lehet.

— *Ennél többről van szó.* Ha valaki tovább akar tanulni gimnáziumban, vagy szakközépiskolában, támogatjuk ebben a törekvésében. Aztán főiskolára, egyetemre is mehetnek, ha van hozzá kedvük és erejük.

Nyitott kapu az előrehaladáshoz

Az üzemből pillanatnyilag ketten járnak SZET-re, és kilencen a SZET elvégeztével főiskolára. Nagyon lényeges, hogy *a szakmunkástanulók előtt nyitva áll az út a továbbtanulásra*, nem kell szükségszerűen megrekedniük egy munkahelyen, ha többre hivatottnak érzik magukat. Ami a lakáskérdést illeti: *Dunakeszin most épül egy 3 ezer lakásos lakótelep. Itt az üzemiek is kapnak otthont. Emellett a MÁV Ifjúsági Lakásépítési Szövetkezet szervezésében hatvan lakás készül el az idén a járműjavító szomszédságában. Az otthonteremtésre nyilván a jövőben is több lehetőség nyílik.*

Ennyi véleményt hallva és összegezve óhatatlanul az a benyomásom támad: bárha az egykori krampácsolók, pályamunkások olvashattak-hallhattak volna ilyen lehetőségekről. Már másnap küldték volna fiaikat Dunakeszire.

P. J.



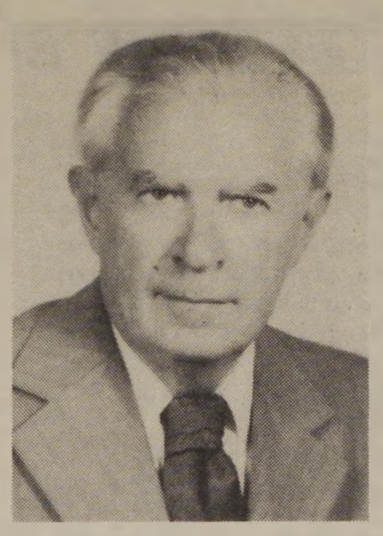
Üveges Imre oktató a gyalulás tudományát mutatja be az elsőéves ipari tanulóknak az asztalos műhelyben (Laczkó Ildikó felvételei)

A HOSSZÚSÍNESÍTÉS ÚTTÖRŐJE

Beszélgetés dr. Unyi Bélával, a műszaki tudományok kandidátusával

Ha szakmai körökben a hazai vasúthálózat egykori újjáépítéséről és a későbbi korszerűsítésekről esik szó, szinte elképzelhetetlen, hogy *dr. Unyi Béla* nevét meg ne említsék. Ez nem véletlen. Az idén a hetvenedik életévét betöltő mérnök-főtanácsos, aki még ma is aktívan dolgozik, kulcsszerepet töltött be a pályafenntartás fejlesztésében.

A *Vasúti Tudományos Kutató Intézet* egyik, szerényen berendezett szobájában fogad. Ez a cseppet sem hivalkodóan berendezett iroda dr. Unyi Bélának, a műszaki tudományok kandidátusának birodalma, ahol minden reggel háromnegyed hétkor kezdi a munkát, és általában 17 óráig megszakítás nélkül dolgozik.



Elkötelezve . . .

A köztiszteletben álló tudományos kutató kerüli a nagy szavakat. Munkájáról pátosz nélkül, visszafojtott szenvedéllyel beszél. Hitvallása szerint minden ember elsődleges kötelessége, hogy legjobb tudása szerint végezze a reá kiszabott feladatot, anélkül, hogy különösebb elismerésre számítana . . .

— Mivel magyarázható, hogy tíz évvel a nyugdíjkorhatár betöltése után még mindig aktívan dolgozik?

— *Nem a kereset miatt teszem* — válaszol mosolyogva. — *Ha ugyanis nyugdíjasként járnék be dolgozni akárhova, sokkal több lenne a jövedelmem.* Az idén, augusztus másodikán, a hetvenedik születésnapomon leszek negyvenöt éves vasutas. Könnyű tehát kiszámítani: a munkában töltött évek alapján jelenlegi fizetésem kilencven százalékát meghaladná a járandóságom, hogy az esetleges másodállásról ne is beszéljek. Arra a kérdésre, hogy miért ezt a megoldást választottam, csak közhellyel tudok válaszolni: *már tízéves korombam elhatároztam, hogy a vasút lesz a munkahelyem, s itt dolgozom, amíg hasznos, amit teszek . . .*

— Hogy kezdődött?

— Egyáltalán nem volt könnyű. Édesapám hivatalsegéd volt a budapesti városházán. Az ő fizetéséből aligha tanulhattam volna. Mivel minden iskolámat kiválóan végeztem, a gimnázium után a MÁV 81 pengő 60 fillér havi ösztöndíjat ajánlott fel, ha egyetemre megyek. Ezt természetesen vállaltam. Tanulmányaimat kitűnő átlaggal fejeztem be, mégis: *ami ezután következett, még ma is érthetetlen. Diplomával a kezemben nem vettek fel a vasúthoz.* Kénytelen voltam más munka után nézni, így helyezkedtem el a zalaegerszegi útfenntartó igazgatóságnál. Ott havi 300 pengőt kerestem, de egy év után felszólítottak a MÁV-tól: *ha nem vállalok náluk állást, vissza kell fizetnem az öt évig folyósított ösztöndíjat.* Mit tehettem? Felmondtam Egerszegen, és jelentkeztem a MÁV szolnoki osztálymérnökségén, *ahol havi 100 pengő fizetést állapítottak meg.* Bántam is, örültem is. Később azért már jól éreztem magam, mert elértem célomat, és a fizetésemet is felemelték.

Később *Zilahra*, majd *Bajára* került. A legtöbb időt végül is vidéken töltötte. *Tizennégy évig volt a pécsi igazgatóság II. osztályának vezetőhelyettese, majd 1957-ben Budapestre helyezték a Vasúti Főosztály 6. szakosztályára*, ahol a műszaki fejlesztéssel foglalkozott.

Zakatolás nélkül

— A sok-sok munka közül, amit eddig végzett, melyikre a legbüszkébb?

— *Legközelebb áll hozzám a hézag nélküli pálya. Ennek a témának a kidolgozásával 25 évvel ezelőtt Németh József, az akkori vezérigazgató bízott meg.* A kísérleti munkálatok befejezése után csodálatos érzés volt, amikor 1956. augusztus 12-én Hajdúszoboszló—Ebes között zakatolás nélkül végiggördült az első vonat. A kezdeti technológiai nehézségeken kívül sokáig kellett még küzdenünk az előítéletekkel, úgy mint annak idején, a vasút kezdetekor. Levelek özöne érkezett hozzánk, elítélve bennünket a „felelőtlenség"-ért. *Mi lesz, ha megvetemednek a sínek és tömeges katasztrófa következik be . . .*" írták az aggályoskodók. A „fizikai törvényszerűségre adott cáfolatunk helyességét végül az idő igazolta: *ma már a hazai vasúthálózat 42 százalékát hézag nélküli sínek teszik ki.*

Dr. Unyi Bélát hiába kérdeztem az említett munka küzdelmes részleteiről. Csak legyintett, és úgy beszélt róla, mintha rá csupán az adminisztrációs teendők tartoztak volna. Munkatársai azonban azt beszélték róla, hogy heteket töltött a kísérleti vonalon, gyalog járta a pályát, s mindent személyesen ellenőrzött. *A kritikusabb időkben 16—18 órát is dolgozott naponta.*

— Bizonyára a munkán kívül is voltak olyan élményei, amelyekre szívesen emlékszik?

— Az igazi örömet elsősorban a korrekt emberi kapcsolatokban és a természet szépségében találtam meg. Csodálatos összhangban tudtam dolgozni például *Erdőhegyi Györggyel*, a debreceni építési főnökség főmérnökével, *Góra Bélával*, a MÁV gépjavító főmérnökével, *Pammer Lászlóval*, a celldömölki építési főnökség főmérnökével. Ők közvetlen munkatársaim voltak a hézag nélküli pálya megvalósításánál. Ami a természetet illeti, mostanában sokszor elszomorodom, hogy mennyire megrongáltuk az utóbbi években. Nagyon szeretem még a sportot. Fiatalabb koromban aktívan foglalkoztam vele. 1945-től tizenkét évig voltam a PVSK ügyvezető elnöke. Mostanában már csak a saját „testkultúrámmal" foglalkozom.

Teljes életmű

— Milyen munkán dolgozik jelenleg?

— *Többek között a hézag nélküli pálya építéséről írok egy tanulmányt. Az évfordulóra szeretnék elkészülni vele. Ezzel párhuzamosan kísérleteket, számításokat végzek a 60 kilogrammos sínek fektetésének technológiájáról. Egyelőre Herceghalomnál építettünk egy 300 méter sugarú ívet, s ott végzünk méréseket. Remélem, még ezt is meg tudom valósítani . . .*

Dr. Unyi Béla munkásságát nemcsak kollégái, de a kormány és a közlekedési tárca is elismerte. Tulajdonosa a *Munka Érdemrend arany fokozatának*, a *Szocialista Munkáért Érdeméremnek.* Elsők között kapott *Kiváló vasutas* kitüntetést és még hosszan sorolhatnánk az egyéb elismeréseit.

Séra Sándor

Három igazgatóság határán

SZAJOL „SZŰK KERESZTMETSZETE" A RÉGI TECHNIKA

Szajol állomás három vasútigazgatóság — a budapesti, a debreceni és a szegedi — határa is. Ezen kívül három üzemfőnökség — a szolnoki, a püspökladányi és a békéscsabai — határai övezik. Ezek a tények lényegesen meghatározzák az állomás technológiáját és a forgalmat.

Szolgálatonként 1300 váltóállomás

Szajol fontos szerepet tölt be a nyugat-keleti irányú, valamint a szovjet—jugoszláv tranzitforgalomban. Mindhárom irányban kettősvágányú pálya csatlakozik az állomáshoz. A közlekedő vonatok száma meghaladja a napi kétszázat. *Havonta 15 ezer kocsit rendeznek itt.* Az egy-egy tartalékmozdonnyal naponta nyolc tolatós vonatot, hat átállítós tehervonat elegyét dolgozzák fel, ezen kívül kiszolgál az állomás személyzete öt iparvágányt és több bérelt rakterületet.

Szajol fél éve a szolnoki körzeti üzemfőnökséghez tartozik. Az állomáson még mindig a régi, mechanikus váltóállítású berendezések üzemelnek. *A váltókezelők tizenkét óra alatt legalább 1300 váltóállítást végeznek a nehéz fizikai munkát igénylő emeltyűkkel.* Az I-es toronyban *Hegedűs Sz. József* váltókezelő már 1944-től végzi ezt a nehéz munkát. S hiába van a csatlakozó nyílt vonalakon önműködő vonatbefolyásoló berendezés —, amely lehetővé teszi a csm-es vonatok közlekedését is — hiába jönnek a vonatok a térközben 3—4 percenként, *Szajol állomáson, a már említett okok miatt, lassul a forgalom.*

Négy szocialista brigádban

Sok gondot okoz az egyik pályaszintbeli útátjáró is, amelyen vonósorompó működik. Ez az útátjáró négy nagyforgalmú vonalat és egy kihúzóvágányt keresztez. A közúti forgalom is rendkívül nagy. A sorompó kezelése is a váltókezelő feladata, és egy szolgálatban ötvenszer is le kell zárnia, illetve fel kell nyitnia, természetesen az egyéb forgalommal kapcsolatos munkáján kívül.

Az állomás négy szocialista brigádja közül a *Kun Béla* kereskedelmi brigádra is sok munka hárul. A nagy forgalmú iparvágányok — köztük az ÁFOR és a TIGÁZ — kiszolgálása pontosságot és összehangolt munkát igényel. Délkelet-Magyarország nagy részére innen szállítják az üzemanyagot és a propánbután gázt. Ugyancsak nagy forgalmat bonyolít le az ÁTI közraktár, amelynek VÁM-szabadraktára van.

Szajol állomás élen jár a konténerszállításban is. A vasúton érkezett, rakott konténereket közúton szállítják ki a megye nagyobb városaiba a megrendelőknek. A közraktárban szolgálatot teljesítő nők nagy hozzáértéssel végzik a konténerszállítással kapcsolatos teendőket. *Móráth Károlyné* és *Hajnal Gyuláné* munkáját külön is elismerés illeti.

Irányvonatok Martfűre

Az utóbbi hónapokban növelte az állomás forgalmát a martfűi olajgyár üzembe állítása. A gyárba naponta több vagon olajos magot küldenek az ország különböző részeiből, ezért a vasutasok rendszeresen egy-egy martfűi irányvonatot is összeállítanak. Lassítja viszont az elegytovábbítást, hogy a martfűi vonalon csak kis teljesítményű dizeleket közlekedtetnek, amelyek legfeljebb 20—25 kocsit tudnak vontatni.

Kisebb létszámmal — nagyobb teljesítmények

Túlteljesítette ötödik ötéves tervét a szentesi építési főnökség

A szentesi építési főnökség tavaly is kiváló szinten dolgozott. Munkáját az egyenletes fejlődés jellemezte, minden tekintetben eredményes évet zárt.

Két vasútigazgatóság területén és 60 munkahelyen dolgoztak. A nagy terület — *Szentestől Nyíregyházáig* — rendkívüli helyzetek elé állította a főnökség dolgozóit, s a célok megvalósítását a magas fokú munkaszervezés, a szocialista brigádok jó munkája és a főnökség egész kollektívájának a rendkívüli feladatok megoldására kész hozzáállása tette lehetővé. *Minden esztendőben kiemelt feladat volt az V. ötéves terv túlteljesítése, erre irányult a munkaverseny is.*

A sikerek forrása

A tervidőszak pályarekonstrukciós munkáit túlteljesítette a főnökség, és csaknem megduplázta a IV. ötéves tervben elvégzett munkát. *A múlt évben a 43,5 kilométer vágány felújítását 9,3 százalékkal teljesítették túl.* Az 1980-as összes vágányépítési teljesítményük 2,2 kilométerrel több az 1979. évi rekord teljesítménynél, és 25,8 kilométerrel jobb az V. ötéves terv első évének produktumánál. Csökkenő létszám mellett hatékony volt a munkaszervezés, s új technológiákat is alkalmaztak.

A kiemelkedő munkasikerben *jelentős szerepe volt a szakszervezet termelést segítő tevékenységének, a mozgalmi szervekkel és a társ-szolgálati ágakkal kialakított jó együttműködésnek,* valamint a felső vezetéstől kapott sokirányú segítségnek.

A vágányzárási időket jó előkészítéssel és szervezéssel lerövidítették, *Dévaványa—Körösladány* között 7, *Körösladány—Szeghalom* között 5, *Nyíregyháza* és *Nyírtelek* között pedig 6 nappal. A beruházások átfutási idejét tovább csökkentették. Például Nyíregyháza—Nyírtelek között 8,5 kilométer vágányt — az első munkanaptól a műszaki átadásig és a pénzügyi leszámolásig — *mindössze 123 nap alatt újítottak fel.*

A termelékenység nőtt. Egy személyre 180 ezer 509 forint anyagmentes termelés jutott, ami 11 százalékkal több a tervezettnél. A termelékenység növelésével és a hatékony munkaszervezéssel érték el, *hogy a termelés értéke meghaladta a 359 millió forintot és 28 millió forinttal több a tervezettnél.*

Törődés az emberrel

A termelési eredményektől elválaszthatatlan, miként törődnek a dolgozókkal, s menynyire javítják a szociális ellátottságot. *A nehéz fizikai munka további gépesítésére 1980-ban több mint 13 millió forintot fordíthattak.* A munkásszállások működtetése meghaladta a 6 milliót. Az üzemi étkeztetésben a dolgozók 51 százaléka vesz részt. A nyílt vonalon dolgozó pályamunkások 81 százalékának jutott naponta meleg étel.

Munkásszállításra 1980-ban több mint 5,6 millió forintot költöttek. Így a nehéz fizikai munka után sikerült több szabad időt biztosítani a fizikai dolgozóknak.

A tavalyi munkaverseny a felszabadulási és kongresszusi munkaverseny jegyében folyt az év végéig. A Sziklai Sándor szocialista brigád felhívásához a főnökség brigádjai is csatlakoztak. A márciusi kommunista műszakon 325-en vettek részt, s az ezért kapott munkabérből 40 ezer forintot utaltak át a vasutas gyermekintézmények támogatására. A vasútnál és a lakóhelyeken ezenkívül még több mint hatezer óra társadalmi munkát végeztek. S említsük meg azt is: *29 polgári és hat honvédségi szocialista brigád járult hozzá a munkaverseny sikeréhez.*

Általános tapasztalat: *az eltelt időszakban változott a dolgozók szemlélete.* A jogok mellett a kötelességtudat, a közösség dolgaiért érzett felelősség is mind jellemzőbb.

A főnökség *Tájékoztató* címmel negyedévenként bőséges információt tartalmazó anyagot jelentet meg munkahelyeinek életéről. Ebből a munkahelyek vezetői felkészülhetnek saját termelési tanácskozásaikra. Ugyanakkor a szakszervezeti bizalmiakat is ellátják a kiadvánnyal, akik a dolgozók kis csoportjait tudják ily módon előzetesen tájékoztatni. *A főnökség dolgozói az előzetes írásos tájékoztatás alapján bátrabban és megfontoltabban mondhatnak véleményt.*

Változó szemlélet

A termelési tanácskozások a legfontosabb termelési feladatokra irányítják a dolgozók figyelmét. A szentesi építők legnagyobb közös eredménye, hogy a *„hogyan nem lehet"* — helyett a — *„hogyan lehet megoldani"* — gondolkodás került előtérbe.

A létszám 12 százalékát alkotják a nők. Ebből több mint 60 százalék a nem fizikai állományba tartozik. A középkorúak — ők vannak legtöbben — pótolják az időnként kényszerűen távollévő, kisgyermekes édesanyákat. A kisgyermekes dolgozóknak olyan munkaidőbeosztást biztosítottak, amely nem okoz gondot a napi bölcsődei és óvodai elhelyezésnél.

Építenek a fiatalokra

A 30 évnél fiatalabbaknak is nagy szerepük van a kiváló szint elérésében. Tovább javult az öt évvel, vagy annál hosszabb szolgálati idővel rendelkezők aránya. Ma már a fiatalok 27 százaléka ebbe a rétegbe tartozik. Nyolc általános iskolai végzettségű és szakmunkás képesítésű 68,4 százalékuk, s csupán 4,5 százalékuk nem végezte el a nyolc általánost. A vezetés mindenkor figyelembe veszi a fiatalok hasznos és építő javaslatait. Szakszervezeti és más tisztséget 47 fiatal lát el.

Fogas Pál

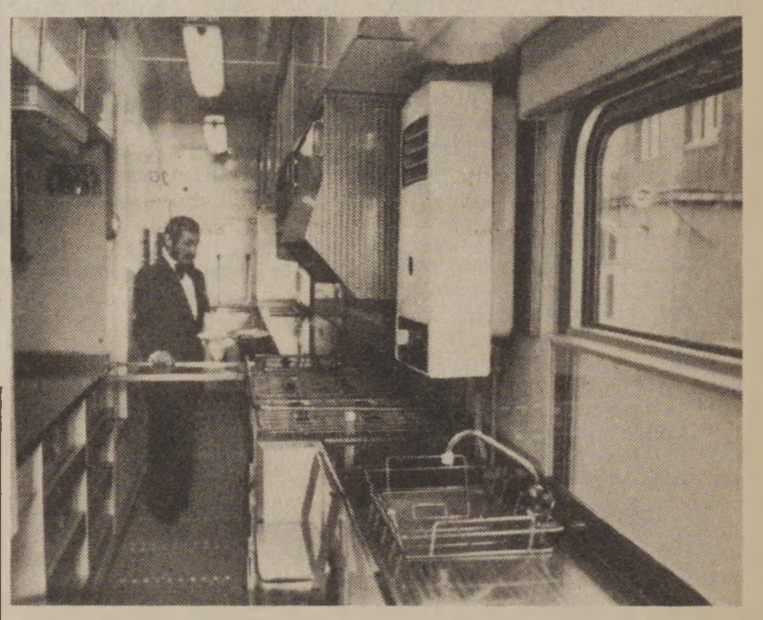


Új étkezőkocsik

Harminc új étkezőkocsit vásárolt a közelmúltban a MÁV. Négy már próbaúton fut a hazai pályákon. Az NDK-ban gyártott kocsik használhatók a nyugat-európai vasútvonalakon is. A mindenttudó vonatétteremben háromezer literes hűtőszekrény és gázüzemű főzőgép is van. Az Utasellátó személyzete új formaegyenruhában szolgál fel. A 42 vendég befogadására alkalmas étkezőkocsik kívül kék, belül pedig bordó színűek.



Az új étkezőkocsi kívülről



A pincérek ebédhez terítenek a kocsi éttermében

A modern konyhában készülnek a jó falatok

(Wormser Antal képriportja)

BÉREMELÉS

Az üzem 3-as részlegében „rendkívüli világnapra" készülődtek. *Pénzről* volt szó. A munka utáni csoportértekezleten a szokásos évi bérfejlesztéssel kapcsolatos dolgokat kellett megvitatni úgy, hogy a lehetőségekhez képest mindenki megelégedéssel térjen haza.

Mi az, hogy *a lehetőségekhez képest?* — törte a fejét már napok óta *Kerekes László* lakatos, a csoport bizalmija, akit két választási ciklus után újra arra érdemesítettek, hogy képviselje munkatársait. A lehetőség, a keret mindig szűk, nemigen pöröghet benne tizenhét ember, s óhatatlan az ütközés, a súrlódás. Márpedig ezek fájdalmas dolgok. Bármennyire tiszteli, szereti munkatársait, mindenkinek nem lehet a kedvére tenni.

— Melyik ujjamat harapjam? — tette fel magának a kérdést, mint valamikor az édesanyja, ha valakinek a családból le kellett mondani valamiről a másik javára.

Hát melyiket? Hiszen mindegyik fáj...

A művezetővel már vitatkozott, dehát *Bartalos* szaki túlságosan termeléscentrikus, csak a teljesítmény alapján méri az embereket. Fontos dolog ez, hiszen ebből élünk, de azért más szempontokat is figyelembe kell venni.

— No, majd ma délután meglátjuk! — fújta ki magából a szorongást.

Munkaidő után serényen gyülekezett a társaság, s most azok sem hiányoztak, akik a gyűléseket rendszerint elkerülik, köztük *Veréb Péter*, fiatal hegesztő, aki miatt éppen a legnagyobb drukkban volt a csoport bizalmija.

Bartalos művezető ismertette a lehetőségeket, aminek alapján kinek-kinek a rendeletben meghatározott módon, valamint a műhelyfőnök és a szakszervezeti bizalmi javaslata alapján igazítani lehet az alapbéren. Aztán olvasni kezdte a neveket, majd a végén megjegyezte:

— *Egy-két ember fizetésének az emelésével én nem értek egyet, de előbb önöké a szó. A végén majd kifejtem a véleményemet.*

Hosszú csend következett, majd *Kistót Ferenc* lakatos emelkedett szólásra:

— *Azt szeretném megkérdezni: én miért csak két százalékos emelést kaptam?* — méltatlankodott a középkorú, alacsony termetű lakatos.

— *Magának ennyit sem javasoltam volna, szakikám!* — mondta határozottan a művezető, s könnyű volt megmagyarázni, hogy miért, hiszen Kistót nem tartozott a jeles lakatosok közé, és ráadásul *gyakran elkésik a munkából.*

A munkatársak köréből is röpködtek olyan megjegyzések, aminek az volt a lényege: *örülj, pajtás, hogy ennyit is kaptál!*

Veréb Péterrel kapcsolatban azonban négyen is felszólaltak, és azt sérelmezték, hogy kevesebb emelést kaptak, mint ő. Elismerték, hogy a fiatal hegesztő jól dolgozik, de *semmiféle társadalmi munkára nem hajlandó,* még túlórára sem. Három órakor veszi a kalapját, és rohan. Felőle másnapig össze is dőlhet a világ!

— *Most nem a társadalmi munkát díjazzuk* — állt fel a bizalmi — *s azt sem vehetjük figyelembe, ki hogyan jelenik meg az értekezleteken stb. A túlórázás is külön bérezési kategória. Én, amikor ötszázalékos béremelést javasolok Veréb Péter hegesztőnek, a precíz, a kitűnően végzett munkáját veszem alapul. Ezenkívül azt is tudom, hogy ez a fiatal ember mit gürcöl a családja jobb lakáskörülményeiért, meg...*

De nem tudta folytatni, mert felbolygatott darázsfészekké vált a helyiség. A művezető csendre intette a vitázókat s azt mondta:

— *Ebben az esetben én sem értek egyet a bizalmi javaslatával. A család támogatására ott a családi pótlék meg más szociális kedvezmények. Veréb szaktárs kétségtelenül kitűnő munkaerő. Én, mint a felettese is nagyra értékelem, mert bár hét hegesztő dolgozik a műhelyben, ha valami precíz munkáról van szó, én is Veréb Péterhez vagy Sinkó János bácsihoz fordulok. Szívesen adnék nekik húsz százalékos béremelést is, de a rendelkezésünkre álló keretből ez lehetetlen.*

Erre felállt *Sinkó János*, az ötvenvalahány éves hegesztő, és így érvelt:

— Ha jól értettem, nekem is öt százalékot javasolnak, mint Veréb Péternek. Ha a munkát nézzük, én ezt igazságosnak tartom, de mert itt egyesek acsarkodnak, ahelyett, hogy visszatekintenének saját munkájukra, hát azt mondom, hogy *csipjenek le egy százalékot az enyémből, de hagyják meg az ötöt a fiatal kollégámnak.* Tőlem már kirepültek a gyerekek, Pétert még három apró veszi körül, és benne van nyakig a házépítésben. Ha nem tudnátok, azért rohan mindig munka után, mert másutt, ha úgy tetszik, maszek alapon is próbál segíteni a nehéz terhén.

— *Az öreg bolondokat beszél... elment az esze...?* — hangzott innen is, onnan is a megjegyzés, amíg Veréb Péter fel nem ugrott és ott nem hagyta az értekezletet.

A bizalmi is felállt, és drámai hangon bejelentette:

— *Ha nem lehet veletek szót érteni, minek választottatok meg bizalminak? Így nem csinálom tovább.*

— Én meg azt javaslom — próbálta menteni a helyzetet a művezető —, hogy *függesszük fel a mai gyűlést.* Aludjunk rá néhány napot. Vitassák meg egymás között is, reálisan ezt a dolgot. Mindenki tudja, hogy ki mit ér, és azt is, hogy kinek-kinek mennyit javasoltunk.

A gyűlés után csapatok verődtek össze. Sokan hívták Kerekes Lászlót egy pohár sörre, hogy asztal mellett beszélgessenek tovább. Főleg most már a lemondása miatt, de a szakszervezeti bizalmi kijelentette, hogy *ez nem kocsmatéma.* A bizalmit illetően meg válasszanak olyan embert, aki mindenkinek igazságosan eleget tud tenni.

Pontosan ez volt a fő beszédtéma a következő napokon, mert Kerekes Lászlónál különb ember, aki már tíz éve lelkiismeretesen szívén viseli a műhely gondját, nemigen akad, és az eset után két napra a többség kezdeményezésére rántották össze a tizenhét embert, de csak három percre, amíg egyhangúlag kimondták, hogy *egyetértenek a bérezési javaslattal,* de arról szó sem lehet, hogy új bizalmit válasszanak. Elismerik, hogy Veréb Péter hegesztő nem azért kaphat öt százalékos béremlést, mert három gyereke van és házat épít hanem azért, mert *kitűnő szakmunkás, precíz hegesztő, és lényegesen hozzájárul a műhely kollektívájának jobb teljesítményéhez.*

A társaságból egyedül csak Veréb Péter volt szomorú, folyton azt dünnyögve, hogy neki nem kell könyöradomány.

Dávid József

Harminckét vállalatból

tizenöt már eleget tett szerződésben vállalt kötelezettségének

A budapesti vasútigazgatóság fuvarszervezői *az idén 32 vállalattal, összesen 1 millió 150 ezer tona árura kötöttek előszállítási szerződést.* Ez a mennyiség majdnem duplája az 1979. évinek.

Az idei előszállítási kampány már a végéhez közeledik. Januárban és februárban 727 ezer tonna áru elszállítását irányozták elő, *amelyet több mint 62 ezer tonnával túlteljesítettek.* Tizenöt vállalat túlteljesítette a szerződésben vállalt mennyiséget, a többi 17 azonban kevesebbet fuvaroztatott. A Vezérigazgatóság az idén jutalmat ad azon vállalatok szállítási irányítóinak, akik munkájukkal segítik az előszállítás túlteljesítését. Már az első két hónapban négyen szolgáltak rá erre az elismerésre.

Az Érc- és Ásványbányák moharakodói telepe az idén 40 ezer tonna homokot adott fel, s ez több mint 200 százalékos teljesítménynek felel meg. Hasonlóan jól rakodott a Beton- és Vasbetonipari Művek, a Tiszamenti Vegyi Művek és a Tatabányai Szénbányák. Ezeknek a fuvaroztatóknak a szállítási irányítói 5—5 ezer forint jutalomban részesültek.

S. R.

Múzeumba kerül a hómaró

Ötven évi szolgálat után, januárban kivonták a forgalomból az utolsó széntüzelésű hómarót. Az 1930-ban készült gépet 1952-től a dombóvári vontatási főnökség üzemeltette. A Dunántúl vasútvonalait tisztította meg a hótól.

A gép elején levő 2,9 méter átmérőjű, 800 lóerős teljesítményű kerék húsz méter távolságra szórta el a havat. A hatvanas és a hetvenes évek elején *Szombathely, Veszprém, Dunaújváros* és *Gyékényes* térségében egy méter magas hóakadályokkal is megbirkózott. A vasúttörténeti szempontból is érdekes munkagép kazánjában az idén már végleg kialudt a tűz. A régi Paks állomáson kialakításra kerülő Vasúttörténeti Múzeum egyik érdekes darabja lesz majd ez a hómaró.

Krajczár Antal

MIT KELL TUDNI

a baleseti táppénz új rendszeréről

Az új rendelkezés meggyorsítja a balesetek üzemiségének az elbírálását

Az üzemi baleseti sérültre és a foglalkozási betegségben szenvedőre — a korábbi igényeknek megfelelően — 1981. január 1-től hatályba lépett rendelkezések szerint, *a baleseti táppénz mértéke nem a napi átlagkereset 65 vagy 75 százaléka, hanem annak teljes összege, vagyis 100 százaléka.* Táppénz alapjául szolgáló átlagkereset kiszámításánál a táppénzre vonatkozó általános szabályokat — az irányadó időszakban elért keresetet — kell alkalmazni, beleértve a jutalmazásra, az évvégi részesedésre vonatkozó szabályokat is.

Kiket érint a rendelkezés?

Ez azt jelenti, hogy a sérült — anélkül, hogy külön kérelmezné vagy utána kellene járnia —, már a baleseti táppénzzel hozzájut az elmaradt kereset pótlásához, illetve a korábbi táppénz és átlagkereset különbségéhez. *Kedvező ez a rendelkezés azért is, mert meggyorsítja a baleset üzemiségének az elbírálását.* Érthető, hiszen lehetőleg a balesetet vagy a foglalkozási betegség első napját követő első táppénzfizetés napjáig el kell dönteni a baleset üzemiségét és már e szerint kell a táppénzt megállapítani és folyósítani.

Ez a rendelkezés elsősorban azokra vonatkozik, akiknek az igénye a baleseti táppénzre *1980. december 31-e után nyílik meg.* Ez azt jelenti tehát, hogy aki 1980. december 31-én baleseti táppénzben részesült, arra folytatólagosan a korábbi rendelkezések szerint jogosult, *a táppénz és a kereset közötti különbséget a munkáltatónak kell fizetni a kártérítésre vonatkozó szabályok szerint.*

Természetesen azokra is vonatkozik a rendelkezés, akik az elsőízbeni baleseti táppénzre jogosultság megszűnését követő 180 napon belül ugyanazon üzemi baleset következtében újból keresőképtelenné válnak és a baleseti táppénzre ismét jogosultak lesznek. *(Ha valaki például 1980. januárban kapta első ízben a baleseti táppénzt, s e jogosultsága 1980. november 25-én megszűnt, majd ennek az üzemi balesetének következtében 1981. február 20-án újra keresőképtelenné válik, 100 százalékos táppénzre lesz jogosult. Ha viszont június 20-án lesz ismételten keresőképtelen a balesetével összefüggésben, csak normál táppénz folyósítható.)*

Kedvező a rendelkezésnek az a része is, amely választási lehetőséget biztosít arra az esetre, ha a sérült a baleseti táppénz folyósításának ideje alatt szül és terhességi-gyermekágyi segélyre is jogosult. *Ilyen esetben választhat a baleseti táppénz és a terhességi-gyermekágyi segély között.*

A jegyzőkönyvet pontosan kell felvenni

A baleset üzemiségének elbírálásához pontos és valóságos tényeken alapuló — okozati összefüggéseket jól bemutató — *jegyzőkönyvet kell felvenni,* melyben az orvosi vélemény is jelentős szerepet játszik. Nagyon fontos, hogy ennek a jegyzőkönyvnek egy példánya időben elkerüljön a társadalombiztosítási ügyintézőhöz.

A baleset üzemiségével kapcsolatban a jövőben is keletkezhetnek viták. Az érdekeltek számára lehetőséget biztosítanak a szabályok arra, hogy balesetük üzemi eredetét társadalomdalombiztosítási szempontból tisztázhassák. A szabályokban új, hogy a baleset üzemiségével kapcsolatos vitás ügyekben — a társadalombiztosítási szabályoknak megfelelően — első fokon a társadalombiztosítási tanácsok, másodfokon a középszervek társadalombiztosítási bizottságai, illetve egyes esetekben a közlekedés- és postaügyi miniszter, a Szakszervezetek Országos Tanácsa, a Vasutasok Szakszervezete képviselőiből alakított bizottság *(felszólamlási bizottság)* járjon el. A társadalombiztosítási vagy felszólamlási bizottság kedvezőtlen határozata ellen a dolgozó a *Munkaügyi Bírósághoz fordulhat a baleset üzemiségének elbírálása végett.* E szabályok is a vitás ügyek gyors lezárását szolgálják, hiszen ott döntenek a vitatott kérdésekben, ahol az összes körülményeket a legjobban ismerik. *Ilyen vita esetén a normál táppénzt kell folyósítani a vitás ügy lezárásáig, a hozott határozat jogerőre emelkedéséig.* S ha a baleset üzemisége eldől — a táppénz és a baleseti táppénz közötti különbözetet utólag kell rendezni.

Mit nevezünk üzemi balesetnek?

Az üzemi baleset fogalmát az 1975. évi II. tv. a társadalombiztosításról szóló 77. §-ban úgy határozza meg, hogy üzemi baleset az a baleset, amely:

a) a biztosítottat a foglalkozása körében végzett munka közben vagy azzal összefüggésben,

b) a munkában vagy onnan lakására (szállására) menet közben.

c) társadalmi munka közben,

d) egyes társadalombiztosítási ellátások igénybevétele során éri.

Foglalkozás körében végzett munka közben bekövetkezett baleset akkor üzemi baleset, ha az a dolgozót munkahelyén, a munkáltató telephelyén, munaterületén vagy a munkahelyén kívül a munkáltató érdekében végzett tevékenység során érte, mindkét esetben, függetlenül attól, hogy a baleset munkaidő alatt vagy azon kívül következett be.

Üzemi balesetnek minősül a dolgozónak a foglalkozása körében végzett munkájával összefüggésben (tisztálkodás, étkezés, üzemorvosi és a munkáltató által nyújtott egyéb szolgáltatások igénybevétele során stb) bekövetkezett baleset is. Ennek megfelelően a munkáltató telephelyén kívül szervezett étkeztetés igénybevétele során bekövetkezett baleset is üzemi balesetnek minősül.

Munkásszálláson bekövetkezett baleset akkor minősül üzemi balesetnek, ha az a munkáltatónak felróható munkavédelmi hiányosság következménye.

Az útibaleset üzemi balesetnek minősül, ha:

a) a munkából menet a sérült közvetlenül a munkaidő után, nagyobb kitérés nélkül megy haza lakására (szállására). Nem tekinthető nagyobb kitérésnek az útnak a napi élelmiszerszükséglet, gyógyszer beszerzése vagy szolgáltatás igénybevétele, továbbá a gyermek bölcsődéből, óvodából, iskolából való hazavitele céljából történő megszakítása.

b) munkába menet történt baleset üzeminek minősül attól függetlenül, hogy a sérült lakásáról (szállásáról) ment-e munkába vagy pedig máshonnan.

A kiküldetés, külszolgálat tartama alatt bekövetkezett baleset is üzemi baleset, ha a bekövetkezése és a munkaviszonyból illetőleg más jogviszonyból folyó kötelezettség teljesítése között az okozati összefüggés fennáll.

Nem üzemi baleset:

a) az a baleset, amely a dolgozót a munkahelyén sport- és kulturális rendezvény közben, nem a munkájával összefüggésben érte,

b) az öncsonkítás és öngyilkosság.

Körültekintően, nagy felelősséggel

Az új szabályok csak a korábbi táppénz és kereset közötti különbség sokszor vitatott, elhúzódó kifizetését egyszerűsítik, gyorsítják. Nem mentesül a munkáltató a balesettel összefüggő egyéb kártérítési kötelezettsége alól, s ezért változatlanul értesíteni tartozik a sérültet ilyen irányú igényének érvényesítési lehetőségeiről és módjáról.

A baleseti táppénzre vonatkozó szabályok végrehajtása növelte a gazdasági vezetők, a társadalombiztosítási tanácsok és bizottságok, a munkavédelmi felügyelők, felelősök, ügyintézők és üzemorvosok feladatát és felelősségét. *Jól előkészített, körültekintő, minden körülményt, okozati összefüggéseket figyelembe vevő, gyors, pontos munkát követel mindenki részéről. Ezt csak jó együttműködéssel lehet elérni.* A vasúti szolgálati helyeken is mindent meg kell tenni, egyrészt a dolgozók pontos és alapos tájékoztatása, másrészt a jogos igény érvényesítése érdekében.

D. Bordi István,
a VSZTO vezetője

A VÖRÖS CSILLAG BRIGÁD AJÁNDÉKA

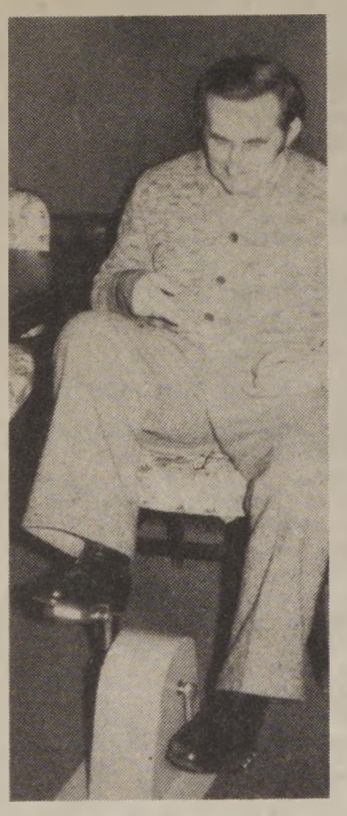
Szobakerékpár rokkantaknak

A celldömölki körzeti üzemfőnökség *Vörös Csillag* szocialista brigádjának két tagja — *Béres Ferenc* és *Pethő Imre* — szobakerékpárt készített *Fülöp József* kollégájuknak, aki mozgásszervi betegségben szenved.

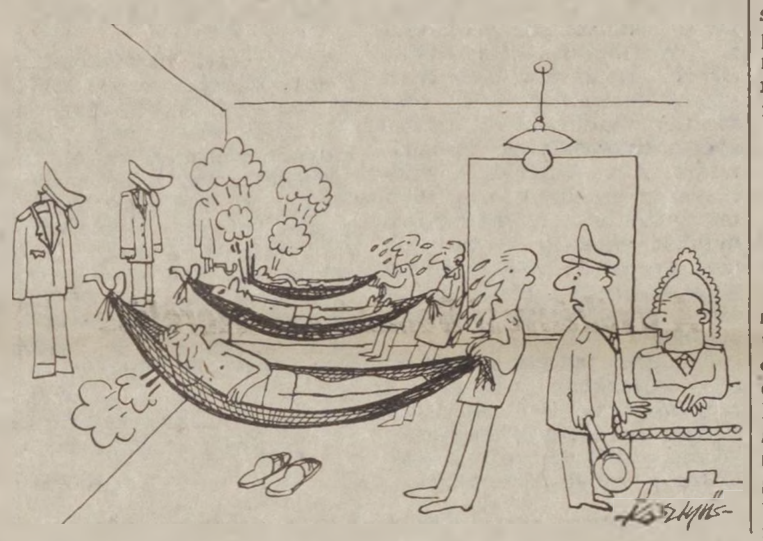
Fülöp József januárban kérte a brigád segítségét. A járni nem tudó betegnek olyan szerkezetre volt szüksége, amellyel a lábizmait a szobában erősítheti. A brigád felkereste *dr. Kiss Annamária* üzemorvost is, aki hasznos tanácsokat adott. A két újító ezután kezdte el a szerkezet készítését, amelybe változtatható ellenállásokat is építettek. Ennek segítségével szabályozni lehet a pedál forgását; könnyebben, illetve nehezebben hajtható.

A szerkezet széken, vagy ágyon ülve is használható. A brigád tagjai február 24-én adták át *Fülöp Józsefnek* a szobakerékpárt, aki azonnal kipróbálta.

A Vörös Csillag brigád tagjai felajánlották, hogy szívesen segítenek azoknak a kollektíváknak, akik hasonló szerkezetet szeretnének készíteni. Ha szükséges, elkészítik az alkatrészeket, rendelkezésre bocsátják a szakrajzot.



Kiss Sándor
brigádvezető



— Tartsatok még ki, mert csak így tudjuk megspórolni az új munkásszálló költségeit.

Dr. Kesztyűs Ferenc rajza

Kiállítások az ifjúsági klubban

Az alig több mint kétszáz dolgozót foglalkoztató szombathelyi távközlési és biztosítóberendezési építési főnökségen az utóbbi időben egymást követik a kiállítások. A bemutatók gazdái a KISZ-fiatalok. — *Újjáalakított ifjúsági klubunkban elsőnek 1979-ben a nemzetközi gyermekév alkalmával hirdetett fotópályázatunk legsikerültebb 100 képét állítottuk ki* — tájékoztat *Mádé Jenőné,* a főnökség KISZ-szervezetének kultúrfelelőse. — Tavaly a vasutasok Haladás Művelődési Házában rendezett hobbikiállítás egy részét nálunk is láthatták dolgozóink. 1980-ban Simon Gyulának, a főnökség volt főkönyvelőjének festményeiből és plexikarcaiból álló bemutatónak volt sikere. Decemberben a nyári élményekből fényképes bemutatót rendeztünk. Az idén januárban *Kiss Tibor* famunkáit csodálhattuk meg.

Mint megtudtuk, a KISZ-esek társadalmi munkáik ellenértékével, illetve annak nagy részével anyagilag is segítik a kiállítások létrehozását. Bemutatóval készülnek a KISZ közelgő kongresszusára is.

— *Úgy gondoltuk, a pénz akkor kamatozik a legjobban, ha azt szellemiekbe fektetjük.* Így mindenki részesülhet belőle. Ifjúsági szervezetünk legmagasabb fórumának, a KISZ-kongresszus tiszteletére humoros fényképkiállítást és versenyt rendezünk. Főnökségünk valamennyi dolgozójától gyermekkori fényképeik beküldését várjuk, és azok nyerik a pályázatot, akiket nem sikerül a munkatársaknak felismerni —mondotta Mádé Jenőné.

Sz. Jakab

Bélyegkiállítás

Sopronban, a GySEV állomás várócsarnokában a vasutas bélyeggyűjtő kör tagjai *állandó bélyegkiállítást rendeztek.* Ez lehetővé teszi a bélyeggyűjtőknek, hogy gyűjteményük értékes darabjait bemutassák, illetve a bélyeggyűjtést másokkal is megkedveltessék. A kiállítás anyagát minden hónapban kicserélik.

Lehet-e hinni a telepátiában?

PSZICHOLÓGUS ÉS ILLUZIONISTA BEMUTATÓJA A FERENCVÁROSI MŰVELŐDÉSI HÁZBAN

Telepátia címmel február 17-én érdekes bemutatóra került sor a ferencvárosi vasutasok művelődési házának ifjúsági klubjában. *Dániel Béla* illuzionista és *dr. Király József* pszichológus tudományos előadással egybekötve mutatta be a telepátia (gondolatátvitel) hatását.

Bevezető előadásában dr. Király József a telepátia fogalmát tisztázta. Mindannyiunk előtt ismert, hogy ha közölni akarunk valamit valakivel, akkor artikulált jelekkel, szavakkal fejezzük ki magunkat. Amennyiben a kommunikálók között térbeli vagy időbeli elkülönülés van, akkor valamilyen technikai eszköz (telefon, magnetofon stb.) közbeiktatásával lehet biztosítani az információcserét. Az információt mindig valami hordozza. Ezzel szemben a telepátia drót nélküli távíróra, vagy rádióra emlékeztet, mert a „gondolatátvitel" közvetlen módon történik.

A két szakember ezt a gyakorlatban is bemutatta. Az egyik klubtag kikísérte *Dániel Béla illuzionistát a teremből, a többiek pedig megbeszélték a feladatot.* A szekrénybe rejtettek egy tárgyat, amit az illuzionistának meg kell találni és átadni azt a tulajdonosának. Mi történt ezután? Dr. Király József, mint irányító, a közben visszahívott Dániel Béla mellé állt, s szemmel láthatóan erősen koncentrált: *minden figyelmét a teljesítendő feladatra összpontosította.* Dániel Béla pedig többször irányt változtatva a szekrényhez lépett és végrehajtotta a feladatot. Így történt ez akkor is, amikor a klubtagok egyike vállalta az irányító szerepet.

A közönség érdeklődve várta ennek a produkciónak a magyarázatát. A pszichológus elmondotta többek között, hogy ha feszülten gondolunk valamilyen mozgásra, akkor ez a mozgás öntudatlanul, szinte alig érzékelhetően bekövetkezik. Ebben nincs semmi titokzatos. Fiziológusok kutatásai bizonyították be, hogy a mozgásképzetek átélése funkcionális készenlétbe helyezi a szív- és véredények, a légző- és kiválasztószervek bonyolult komplexumát.

Mindenki előtt világossá vált, *hogy Dániel Béla esetében nem „gondolatolvasásról", hanem „izomolvasásról" van szó.* Őt azok az ideomotorikus jelek vezérlik, amelyeket önkéntelenül ad át neki a kísérő, aki feszült figyelemmel gondol arra, milyen mozdulatokat és milyen irányban kell végezni a megfejtőnek, hogy a feladatot teljesítse.

Telepatikusan csakis látási, hallási képek, érzetek, tettre való ösztönzés adható át — az, amit Pavlov az első jelzőrendszerhez sorolt, nem pedig a gondolat, ami szavakkal, a második jelzőrendszerrel áll kapcsolatban. Ez a magyarázata annak is, hogy miért sikeresek a telepatikus kísérletek olyan esetben, amikor idegen anyanyelvű az irányító.

A bemutatót követő beszélgetés során a részvevők kérdésére válaszolva Dániel Béla elmondotta, hogy telepatikus képességére először az édesanyja figyelt fel, amikor vásárolni küldte, s ő előre megmondta, mit kell hozni a boltból. A későbbiek során rendkívüli képességének rendőrkapitányként vette hasznát.

Több néző az úgynevezett *„spontán telepátiáról"* érdeklődött. Előfordul például, hogy gondolunk valakire és az megjelenik. Dr. Király József szerint a mindennapi életben néha hihetetlen egybeesések fordulnak elő, amelyekben semmiféle telepatikus kapcsolat nem játszik szerepet.

Az érdekes bemutató egy misztikusnak hitt jelenségre adott tudományosan megalapozott magyarázatot.

Stróbl Márta

Pályázati hirdetmény

Az 1981/82-es tanévre a *SZOT Munkavédelmi Továbbképző Intézet* felvételi pályázatot hirdet tanfolyamos felkészítésű munkavédelmi technikus-minősítő vizsgára.

Ipari szakon:

„Bagi Ilona" Finommechanikai és Műszeripari Szakközépiskolában (Budapest, XX., Kossuth L. u. 35. 1203).

„Fáy András" Közlekedés Gépészeti Szakközépiskolában (Budapest, IX., eMster u. 60. 1095).

„Mechwardt 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. Az iskolák a jelentkezéseket csak a felsorolt helyen adott jelentkezési lapon fogadják el. A munkavédelmi technikusminősítő vizsgára előkészítő tanfolyamra jelentkezhet, aki:

— ipari, mezőgazdasági, vízügyi technikumban vagy szakközépiskolában képesítést szerzett;

— a képesítésnek megfelelő munkaterületen termelő, termelésirányító vagy munkavédelmi munkakörben legalább kétéves, más munkakörben legalább ötéves szakmai gyakorlattal rendelkezik;

— a munkahely felvételi javaslatával rendelkezik és az előírt követelményeknek megfelel;

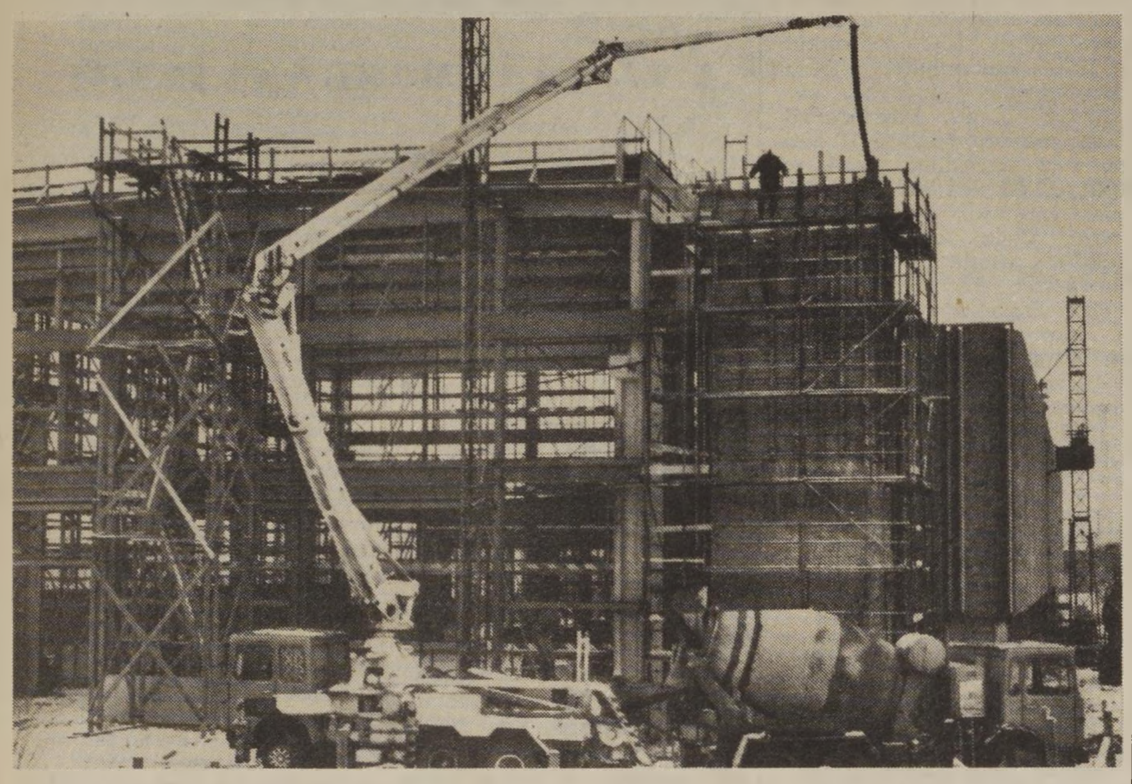
— középfokú ipari szakképesítést nem nyújtó érettségi bizonyítvánnyal és ipari szakmában szerzett szakmunkásbizonyítvánnyal rendelkezők csak akkor jelentkezhetnek, ha a szakiránynak megfelelő szakközépiskolában a kiegészítő vizsgákat előzőleg letették.

Szakmai gyakorlatot a munkahely köteles — a munkakör pontos megjelölésével — 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 *1981. május 31-ig az illetékes szakközépiskola címére postán kell megküldeni.* Az előkészítő tanfolyam díja: 2500 Ft (kettőezer-ötszáz forint) a minősítő vizsga díja kb. 500 Ft.

Szakszervezetek Országos Tanácsa
Munkavédelmi Továbbképző Intézet

Üzemcsarnok épül Záhonyban



A Kelet-magyarországi Közmű- és Mélyépítési Vállalat végzi a záhonyi vontatási telep rekonstrukcióját. A mixerkocsival érkező betonkeveréket az autóra szerelt betonszivattyú segítségével juttatják fel a tetőszintre. (Lőrincz János felvétele)

REATEST

A Ferencvárosi Vasutas Dolgozók Művelődési Házában működő műszaki és újítóklubban februárban gyakorlati bemutatóval egybekötött előadás hangzott el *„Kísérletek az utazó személyzet szolgálatképességének vizsgálatára"* címmel. *Czippán László*, a Keleti csomóponti üzemfőnökség műszaki helyettese a baleset-megelőzésben eredménnyel használható készülék (REATEST) megalkotásának körülményeivel ismertette meg hallgatóit. Magát a készüléket és kezelési módját *Hunor László*, a készülék egyik megalkotója mutatta be.

Mi tette szükségessé a REATEST megalkotását?

Tény, hogy az utóbbi időben a balesetek bizonyos fajtája emelkedő tendenciát mutatott, s a vizsgálatokból egyértelműen az derült ki, hogy ezeknek a baleseteknek a fő oka nem tárgyi tényezőkben keresendő, hanem az ember figyelmetlenségéből adódó téves vagy hibás cselekvésben. A dolgozó hibájának oka lehet az életkörülményeiből adódó konfliktus, érzelmi megrázkódtatás, amely időlegesen képtelenné teheti a biztonságos munkára. Ismeretes, hogy a balesetek előfordulásának szubjektív okai igen változóak: *olyan személyek, akik általában balesetmentesen dolgoznak, bizonyos körülmények között hajlamossá válhatnak a hibák elkövetésére, ezért a balesetek előfordulásának valószínűsége egy-egy embernél időben is változó.* Az emberi, pszichikai tényezők tehát igen széles skálán éreztetik hatásukat. Kiszűrésük csökkenthetné a baleseti veszélyt. Ennek érdekében minden szolgálatba lépés előtt vizsgálni kellene azokat a dolgozókat, akikre a munka biztonságos végzése nagyobb alkalmazkodási feladatot ró. Ebben sokat segíthet a REATEST.

Mit tud ez a készülék? Először is, képes regisztrálni a hang-, illetve fényingerre adott válasz gyorsaságát, s jelzi az esetleges hibázást, tehát az idő előtti és az időn túli válaszokat. Az így kapott reflexidőkből következtetni lehet a dolgozó pihent vagy fáradt voltára. Magát a fáradtságot nemcsak a reakcióidők megnyúlása jelzi. Időleges zavar állhat be az emlékezeti-gondolkodási működések lefolyásában is. Ez utóbbival kapcsolatosak a készülék logikai feladatai: *a kiválasztás és az azonosítás.*

A készülék sorsáról, vagyis arról, hogy a MÁV-nál bevezetésre kerül-e, az előadó tájékoztatása szerint egy orvosi bizottság dönt.

S. M.

DEBRECEN:

Harmincöt pályamunkás élt a tanulás lehetőségével

A debreceni pályafenntartási főnökség művelődési bizottsága 42 általános iskolai végzettséggel nem rendelkező pályamunkásnak szervezte meg a tanulás lehetőségét. A főnökség gazdasági vezetői is közreműködtek a vizsgára való felkészítés személyi és technikai feltételeinek megteremtésében. A hajdúsámsoni Általános Iskola tantestülete az „Egy üzem, egy iskola" mozgalom keretében vállalta a felkészítést.

A széles körű összefogás eredményes volt. Február 20-án 35 pályamunkás tett sikeres vizsgát a hajdúsámsoni Általános Iskolában.

KISZ-védnökség

A gyékényesi Dominó 70. szerelése

A MÁV Távközlési és Biztosítóberendezési Építési Főnökség Szeged-Tiszai pályaudvaron működő 22. sz. üzemének fiataljai *a közelgő forradalmi ifjúsági napok tiszteletére elhatározták, hogy védnökséget vállalnak a Gyékényes állomáson épülő Dominó 70. típusú állomási biztosítóberendezés váltó- és jelzőberendezéseinek helyszíni szereléséért.*

A szegedi üzemben dolgozó 40 KISZ-fiatal védnökségével szeretne hozzájárulni ahhoz, hogy a határállomáson időben átadják e fontos berendezést. Ennek érdekében a bajai Ganz-gyárból érkező berendezést Szegeden előszerelik, hogy a helyszínen gyorsan felszerelhessék. A munka folyamatos végzése érdekében *február 2-től 21 fiatal dolgozik Gyékényesen.* Vállalták, ha kell munkaidőn túl is dolgoznak, mint azt tették legutóbb február 7—8-án, szombaton és vasárnap.

A fiatalok munkájának értéke megközelíti a 120 ezer forintot.

G. J.

Százéves biztosítottak



Özv. Weiner Antalné otthonában

A Magyar Államvasúti Alkalmazottak Első Biztosító és Segélyegyesülete fennállásának 106. évében ünnepélyes külsőségek között köszönthette két olyan biztosítottját, akik betöltötték 100. életévüket.

Pöndör Gyula Rákosszentmihályon lakik, és rokona gondozza. Az egyesület két dolgozója lakásán kereste fel és köszöntötte fel Gyula bácsit, majd ajándékot adtak át részére.

Özv. Weiner Antalné Budapesten, a Hungária körúton lakik. Férje 1918-ban lépett a jogelőd „Rudolf Egyesület" tagjainak a sorába. Weinerné özvegyi jogon 1955 óta tag, és rendszeres gondoskodásban részesül. Századik születésnapján, február 26-án, az egyesület képviselői keresték fel, hogy köszöntsék és megjutalmazzák a jó egészségnek örvendő Weinernét.

D. V.

NEMZETKÖZI ÉLET

Októberben Damaszkuszban ül össze a világ közlekedési dolgozóinak fóruma

A Közlekedési és Szállítási Szakszervezetek Nemzetközi Szövetsége adminisztratív bizottságának 1980. október 22—23-án Tokióban megtartott 32. ülése úgy határozott, hogy 1981. októberére összehívja a *Közlekedési és Szállítási Szakszervezetek VIII. Nemzetközi Szakmai Konferenciáját.* A konferencia helyéül a Szíriai Arab Köztársaság fővárosát, *Damaszkuszt* jelölte ki.

Évről évre nő a munkanélküliség

A konferencia, amely négyévenként ül össze a közlekedési és szállítási szakszervezetek legfelső vezető szerve, az egész világra kiterjedő fóruma. Ezen a fórumon megvitatják a különböző társadalmi és gazdasági rendszerbe tartozó országok közlekedési és szállítási dolgozóinak élet- és munkakörülményeit, a közlekedési és szállítási dolgozókat érintő aktuális problémákat, a szakszervezetek érdekvédelmi harcát, értékelik a tapasztalatokat, és megfogalmazzák a jövő feladatait, figyelemmel a monopoltőke, különösen a transznacionális tőke példátlan növekedésére és megújuló támadásaira. A konferencián természetesen számba veszik a munkásmozgalom fejlődését is.

Az adminisztratív bizottság 32. ülése a következő témák megtárgyalását tűzte a konferencia napirendjére:

— a közlekedési dolgozók harca a munkához való jogért, az élet- és a munkakörülmények javításáért;

— a szakszervezeti és a demokratikus szabadságjogokért;

— a közlekedéspolitika demokratikus átalakításáért;

— egy új nemzetközi gazdasági rendért;

— az enyhülésért, a leszerelésért és a békéért.

Az adminisztratív bizottság tokiói ülése felhívásban tette közzé, hogy milyen nemzetközi tényezőket kell majd a konferenciának mérlegelnie.

Az elmúlt években az infláció, a munkabérek befagyasztása, az emelkedő árak, a munkanélküliség, a nem kielégítő foglalkoztatottság és a munkabérek vásárlóerejének csökkenése —, a monopoltőke növekvő profilja mellett — szerves részévé és kísérőjévé vált a kapitalista világban dolgozók hétköznapjainak. *A munkanélküliek száma, csupán a fejlett tőkés országokban, meghaladja a 25 milliót.* Ehhez hozzá kell még adnunk a fejlődő országok munkanélküli és részlegesen foglalkoztatott dolgozóinak százmillióit.

Automatizálás — hátrányokkal

A helyzetet tovább rontotta és a munkalehetőségeket erősen csökkentette a technikai újdonságnak számító, a munkaerőt megtakarító berendezések bevezetése, *a racionalizálás és az automatizálás.* Jól tükröződik ez a folyamat a közlekedés és szállítás területén. Több ezer kilométernyi vasútvonalat számoltak fel, és a használatból kivontak számos kereskedelmi és tankhajót, korszerűsítették a kikötőket, nagy teherbírású kamionokat és repülőgépeket állítottak forgalomba. Mindez munkaerőfelesleget és a munkalehetőségek csökkenését eredményezte. A kapitalizmus jelenkori válsága tovább mélyül és a tőkés országokban az élet minden területén érezhető a hatása.

A kapitalizmus általános válságának mélyülésével egyidejűleg a monopóliumok és az őket támogató kormányok fokozzák támadásaikat a szakszervezeti jogok és a demokratikus szabadságjogok ellen. Munkásellenes törvényeket léptetnek életbe, betiltják a sztrájkokat, munkahelyeket szüntetnek meg, letartóztatják, bebörtönzik, sőt nem egyszer meggyilkolják a szakszervezeti vezetőket és aktivistákat azzal a céllal, hogy szétzúzzák és gyengítsék az osztályjellegű szakszervezeteket. *Ezekben az országokban az ilyen események mindennapi jellemzői a szakszervezeti mozgalom elfojtására irányuló törekvéseknek.*

A szakszervezeti jogok és a demokratikus szabadságjogok védelméért folytatott harc az egész szakszervezeti mozgalomban döntő jelentőségű. Sürgetővé vált, hogy erőteljes mozgalom induljon az ENSZ Emberi Jogok Egyetemes Nyilatkozatának szigorú betartásáért, a Nemzetközi Munkaügyi Hivatalnak a *„Társulási szabadságról és a Szervezkedési jog védelméről"*, valamint a *„Szervezkedési jogról és a kollektív szerződésről"* szóló szabályainak további a Szakszervezeti Jogok Egyetemes Nyilatkozata rendelkezéseinek betartásáért.

A monopoltőke és a közlekedés

A közlekedés és a szállítás a gazdasági élet egyik alapvető eleme. A monopoltőke kezében a közlekedésnek jelentős szerepe van gyarmatosító és újgyarmatosító politikája érvényesítésében, az emberek kizsákmányolásában és a fejlődő országok természeti kincseinek kiaknázásában.

A közlekedési és szállítási eszközök túlnyomó többsége a monopóliumok, a transznacionális vállalatok kezében koncentrálódik. *A monopoltőke hatalma a közlekedési ágakon belül a hajóközlekedésben a legnagyobb, a világ kereskedelmi tengerjáróinak 85 százalékával rendelkeznek.*

A demokratikus közlekedés- és szállításpolitikának az általános társadalmi érdekeket és szükségleteket, s ezzel összhangban a közlekedési és szállítási dolgozók érdekeit kell szolgálnia. Különösen fontos, hogy a közlekedésben és a szállításban dolgozók és szakszervezeteik rendelkezzenek azzal a joggal, hogy a közlekedés- és szállításpolitika valamennyi alapvető kérdésében kifejezhessék véleményüket és hatást gyakorolhassanak rá. A szocialista országokban a közlekedési és szállítási dolgozók és szakszervezeteik részt vesznek a közlekedéspolitika és a fejlesztési tervek kialakításában és megvalósításában.

Az imperializmus, miközben különféle módokat keres arra, hogy kikerüljön a kapitalista rendszert sújtó válságból, újraszítja a fegyverkezési hajszát és újraéleszti a hidegháborús politikát. *Az imperialista erők veszélyes útra tértek azzal, hogy mesterkedéseikkel elmérgesítik a nemzetközi helyzetet, és veszélyeztetik az enyhülés folyamatában elért eredményeket.* Az ilyen politika sérti a dolgozók érdekeit. Az egyetemes emberi érdekek azt követelik, hogy a fegyverkezésre költött dollármilliárdokat a társadalom gazdasági és szociális szükségleteinek kielégítésére használják fel.

Egységben a haladó erőkkel

A világ valamennyi népe a békét, az enyhülést és a leszerelést óhajtja. Ezért a szakszervezetek kötelessége, hogy egységben más haladó és békeszerető erővel küzdjenek a nemes célok megvalósításáért. A VIII. Nemzetközi Szakmai Konferencia jó lehetőséget kínál arra, hogy a résztvevők tanulmányozzák és elemezzék a szocialista, a fejlett kapitalista és a fejlődő országok — tehát valamennyi társadalmi és gazdasági rendszerbe tartozó ország — közlekedési és szállítási szakszervezetei által folytatott harc gazdag tapasztalatait.

A nemzetközi szövetség adminisztratív bizottsága végül felhívja a világ valamennyi közlekedési és szállítási dolgozóját, hogy észrevételeikkel és javaslataikkal segítsék elő a konferencia sikerét és az elkövetkező évek feladatai megoldásának legjobban megfelelő határozatok kialakítását.

Baranyai Zoltán

VÁLASZOLUNK OLVASÓINKNAK

A menetkedvezmény módosításával nem éri hátrány a nyugdíjas vasutasokat

A Magyar Menetkedvezményi Egyezség 1981. január 1-vel hatályba lépett módosításával kapcsolatban több nyugdíjas vasutas fordult szerkesztőségünkhöz, illetve szakszervezetünkhöz tájékoztatásért. A változásokról a Magyar Vasutas 1980. december 1-i számában részletes közlemény jelent meg, amelynek a nyugdíjasokat érintő részét újból megismételjük:

A MÁV-tól nyugdíjba vonuló tényleges dolgozók *változatlanul piros színű arcképes igazolványt kapnak.* Ezzel az igazolvánnyal a menetkedvezményi egyezségben részes közlekedési vállalatok — MÁV, GYSEV, MAHART — járataira korlátlan számú személyzeti menetjegyet lehet váltani. *Az utazni szándékozók kényelmét szolgálja, hogy egyszerre több személyzeti menetjegy megváltása is lehetséges.* Az 1981. január 1. előtt nyugdíjazottak az eddigi gyakorlatnak megfelelően továbbra is megkapják a piros arcképes igazolványhoz tartozó szabadjegy-betétfüzetet. *Az 1981. január 1. után nyugdíjba vonulók betétfüzetet már nem kapnak.* Nem esik korlátozás alá a törzsgárda-szabadjegyek használata. Ezeket tulajdonosaik a piros arcképes igazolvánnyal együtt továbbra is használhatják.

Gyakorlatilag tehát csak az 1981. január 1. után nyugdíjba vonuló és törzsgárda-szabadjeggyel nem rendelkező dolgozókat érinti csekély mértékű hátrány a három menettérti útra jogosító szabadjegybetétfüzet megvonásával. Ennek ellensúlyozására a vasút a személyzeti menetjegyek árát egységesítette és a nagyobb távolságoknál csökkentette. Ezekkel az intézkedésekkel párhuzamosan — a kitűzött célnak megfelelően — a szabadjegyekkel kapcsolatos ügyintézés lényegesen egyszerűsödött.

Többen felvetették, hogy azokat a nyugdíjasokat, akik nem a vasúttól mentek nyugdíjba, de részfoglalkozásúként a MÁV-nál munkát vállalnak, megilleti-e valamilyen menetkedvezmény?

A jelenleg hatályos rendelkezések szerint ezek a dolgozók zöld vagy piros arcképes igazolványra nem jogosultak. Azt csak a tényleges MÁV-alkalmazottak és nyugdíjasok, valamint ezek családtagjai kapják meg, következésképpen az ezekkel járó kedvezmény nem illeti meg őket.

A MÁV-nál vállalt feladatok ellátásához — ha munkahelyük és lakóhelyük között vasúton utaznak — erre a viszonylatra és foglalkoztatásuk időtartamára a nem MÁV-nyugdíjas dolgozók is kaphatnak szabadjegyet. Egyébként *a nem MÁV-nyugdíjasok a SZOT által egységesen biztosított évi négy menettérti, vagy nyolc egyszeri útra szóló 50%-os utazási kedvezményben részesülnek.*

Táncba ették Cecíliát

Természetjárók számvetése, hagyományos bállal

Az utolsó farsangi napon, február 28-án tartotta évzáró-beszámoló ülését és hagyományos „Cecília" bálját a MÁV Budapesti Igazgatóság SC természetjáró-szakosztálya. *Szabó Rózsa*, a szakosztály új vezetője üdvözölte az ünnepségen megjelent vendégeket: *Alapi Károlyt*, a VIII. kerületi Természetbarát Szövetség elnökét, *Thuróczy Lajost*, az Országos Természetbarát Szövetség titkárát, aki 33. éve tagja, egyik alapítója a hajdani *Lokomotív* természetjáró-szakosztályának.

Hosszú Gáspár, a szakosztály eddigi vezetője ez alkalommal búcsúzott tisztétől, s mondott köszönetet a turistáknak munkájukért. Hangsúlyozta: csak a vezetést nem vállalhatja tovább, ugyanis a napokban a Budapesti Természetbarát Szövetség *úttörő felelősi* posztjára került, a VIII. kerületi szervezetben pedig már évek óta tisztségviselő. Így társadalmi elfoglaltságai miatt ezentúl csak tagként akar részt venni a csoport munkájában.

A beszámolóban —, amelyről részletes ismertetőt kaptak a tagok — külön is értékelték a szakcsoportok; a gyalogos, autós, ifjúsági és kerékpáros túrázók munkáját. Az elmúlt év jelentős eredménye volt az *autós szakcsoport* felfejlesztése, megerősítése — *ezért dr. Vízkelety László illette elismerés.* Az ötödik éve működő *autós-gyalogos szakcsoport* 22 családjának 71 tagja tavaly legalább ugyanennyi vendégutast is toborzott alkalmanként. A túrák száma 14-re, a minősíthető napok száma pedig 13-ról 31-re nőtt ezen a területen.

Legalább ilyen sikerrel folytak a szintén újdonság számba menő *gyermektúrák* is. Ezeket második éve rendezik meg. A viszonylag rövidtávú zarándoklásokat állomásonként, helyszínenként alaposan „megspékelték" különféle játékokkal.



Hosszú Gáspár jutalmat ad át a 89 éves természetjárónak, Bátori Bélának

Eredményes, jó túraévet zárt tehát a szakosztály. A VIII. kerületi természetjáró-szakosztályok pontozásos értékelése alapján *a 4. helyezést érték el, megelőzve nagylétszámú gyári, vállalati szakosztályokat is.* A legjobbak között tartják őket számon a 31 vasutas természetjáró-szakosztály között is — bár a szakbizottság nem rangsorolja az egyes szakosztályokat.

A múlt évi munka alapján négyen részesültek *ezüst*, nyolcan *bronz* minősítésben, tizenhárman pedig *ifjúsági fokozatot* érdemeltek ki.

Az ünnepségen megemlékeztek a tavaly elhunyt *Weidlich Adolfnéról* — Editkéről —, aki ezentúl örökös tagként él tovább a társaság emlékezetében. Férjének — Dolfi bácsinak — külön megköszönték a túrajelentések, minősítések összesítésekkel járó fáradságos, adminisztrációs munkát.

Viharos taps köszöntötte a legidősebb és a legfiatalabb turistát: az egy híján 90 éves *Bátori Béla* bácsit és az ötéves *Bödör Tamást*, akik szintén ez alkalommal vehették át az őket megillető jelvényt és ajándékot. Jutalomban részesült még *Gál Géza*, *Hinka Márta* és *Hosszú Gábor*.

A közgyűlés megállapította: a szakosztályon belül továbbra is erősödnek a családi, baráti és kollegális vonások. Szóvá tették ugyanakkor, hogy *a budapesti igazgatóság központjából egyetlen tagja sincs a szakosztálynak!*

A hivatalos értékelés után már semmi akadálya nem volt, hogy táncba vigyék *Cecíliát* és egymást. Úgy volt, mint ahogyan a meghívó is hirdette és a túrákon is fáma: *a jó kedv előre biztosítva van...*

Sipka Tamás

Atléták baráti köre

A *Szolnoki MÁV-MTE* atlétikai szakosztálya a közelmúltban megalakította az atléták baráti körét. Az alakuló gyűlésen huszonhatan jelentek meg; egykori versenyzők, és a sportág hívei. Elhatározták, hogy minden hétfőn, 18 órakor az egyesület *Véső úti* sporttelepén találkoznak. Közös kirándulást szerveznek majd egy-egy fontosabb nemzetközi atlétikai rendezvény megtekintésére.

Terveik között szerepel még a sportág iránti érdeklődés felkeltése, a szolnoki atlétikai versenyek látogatása, és az egyesület atlétikai szakosztályának pártolótagként való segítése.

BVSC-bérlet vízilabda-mérkőzésekre

A BVSC vízilabda-szakosztálya bérleteket bocsát ki az 1981. évi OB I-es bajnoki mérkőzésekre, melyeket a Vasas Izzóval együtt rendez meg a Szőnyi úti uszodában.

A teljes bajnoki idényre szóló bérlet ára 200 forint, melyet hétköznapokon az egyesület pénztáránál (Bp. Szőnyi út 2.), szombaton és vasárnap pedig az uszodában lehet megvásárolni.

HÍREK

A VASUTAS ROKKANTAKÉRT

A Vasúti Főosztály üzemirányítási osztályának *Landler Jenő* és *Petőfi Sándor* szocialista brigádjai február 27-én rendkívüli brigádértekezleten határozták el, hogy ötezer forintot ajánlanak fel a MÁV Kórház baleseti utókezelő osztályának, hogy az ott kezelt mozgássérült vasutasok rehabilitációjához korszerűbb eszközöket vásároljanak.

A pénzt a MÁV Kórház csekkszámlájára fizették be.

— **Nők akadémiája.** A közelmúltban fejeződött be a záhonyi üzemigazgatóságon a nők akadémiája tanfolyam. A záróünnepségen Enyedi Béláné, az üzemi pártbizottság tagja értékelte az elmúlt évben kezdődött tanfolyam eredményeit. A hatvan hallgató aktuális nőpolitikai előadásokon és vitafórumokon vett részt.

— **Nyugdíjasok búcsúztatása.** A pécsi körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága a közelmúltban ünnepséget rendezett a tavaly nyugdíjba vonult 78 dolgozójuk tiszteletére. Az ünnepségen Mosonyi Zoltán üzemfőnök és Paku Lajos szb-titkár méltatta a több évtizedes szolgálat után nyugdíjba vonultak érdemeit, munkásságát, majd valamennyiüket vacsorán látták vendégül.

— **Egészségügyi előadás.** A győri körzeti üzemfőnökség Vöröskereszt szervezete „A szívinfarktus megelőzése" címmel előadást szervezett a vasutasok művelődési házában. Dr. Fereczi Imre főorvos ismertette a korunk betegségével kapcsolatos tudnivalókat, majd válaszolt a hallgatók kérdéseire.

— **Farsangi bál.** A nagykanizsai vasutas művelődési ház ifjúsági klubja az elmúlt hónap végén a helyi Volán fiataljaival közösen jelmezes farsangi bált rendezett. A legötletesebb maszkok készítőit jutalomban részesítették.

— **Klubdélután.** A miskolci járműjavító eszperantó köre március 3-án klubdélutánt rendezett tagjai részére, amelyen eszperantó nyelvű filmet vetítettek, majd megbeszélték a szakkör negyedévi programját.

— **„Ilyen vagyok."** A ferencvárosi vasutasok művelődési házában Ronyecz Mária, Jászai-díjas színművésznő „Ilyen vagyok" címmel tartott előadói estet, amelyen klasszikus költők verseit és sanzonokat hallhattak a vasutasok.

— **Műsoros est.** A gyékényesi vasutas kultúrotthonban a közelmúltban nagy sikerű műsoros estet rendeztek, amelyen közreműködött Zákány község énekkara, majd Kisiván János mozdonyvezető és fia bűvészmutatványokkal szórakoztatta a közönséget.

— **Mesejáték gyerekeknek.** A Miskolci Vörösmarty Művelődési Házban a „Póruljárt basa" című mesedarabot mutatta be az óvodásoknak a Budapesti Meseszínház együttese.

— **Taggyűlés.** A tapolcai Batsányi János Művelődési Házban a körzet nyugdíjas csoportja taggyűlést tartott, amelyen Bödör József, a csoport elnöke számolt be az elmúlt évben végzett munkáról, majd a művelődési ház pávaköre műsorral szórakoztatta a résztvevőket.

— **A nőket köszöntötték.** A nagykanizsai körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága a vasutasok Kodály Zoltán Művelődési Házának színháztermében rendezett ünnepséget a nemzetközi nőnap alkalmából. A megemlékezés után fővárosi művészek — köztük Kovács Apollónia, Pitti Katalin, Majláth Jenő énekesek és Csonka Endre humorista — szórakoztatták a közönséget.

Lakáscsere

Elcserélném belvárosi, csendes, udvari, gázfűtéses, nagy kétszobahallos, személyzetis, összkomfortos, két bejáratú, telefonos, kilencven négyzetméteres lakásomat két lakásra. Egy kétszobás, kisméretű komfortos lakást a metró, a 70-es, 78-as troli vagy a 6-os villamos vonalán — ez lehet MÁV-bérlakás — és belterületen egy mini garzon tanácsi lakást kérek. Telefon: délelőtt 42-83, délután 110-323, Vadászné.

Elcserélném miskolci, két szoba plusz személyzeti szobás, gázfűtéses, telefonos, 74 négyzetméteres, tanácsi lakásomat budapesti hasonlóra. Telefon: 34-817, Barna Zoltán.

Elcserélném Dunakeszi-Gyártelepen levő kis kertes, két szoba összkomfortos, gázfűtéses, nagyméretű MÁV-bérlakásomat, másfél szoba komfortosra Budapest területén. Tanácsi vagy MÁV-bérlakás is érdekel. Érdeklődni lehet: Balázs Ferenc, Dunakeszi-Gyártelep, Állomás sétány 15. I. 4. Telefon: 82-84.

Elcserélném bajai 64,6 négyzetméter alapterületű két szoba komfortos, földszinti tanácsi bérlakásomat Budapest környékén hasonló, esetleg másfél szobás lakásért vasutas dolgozóval. Különálló kertes előnyben. Cím: Klinovszky József, Baja Somogyi B. út 96. fszt. 2. 6503.

Elcserélném debreceni másfél szobás, összkomfortos tanácsi lakásomat budapestire. Minden megoldás érdekel. Gergely Lászlóné, Debrecen, Fényes udvar 7. IX/39.

Elcserélném Bp. Keletinél levő két szoba összkomfortos, 98 négyzetméter alapterületű MÁV-bérlakásomat két egyszobás összkomfort, vagy 3 szobás összkomfortosra. Lakótelep előnyben! Érdeklődni lehet: 474-120/154, Pásztorné.

Elcserélném Budapest, XX. Klauzál u. 42. szám alatt levő másfél szobás MÁV-bérlakásomat Budapest területén kétszobás ugyancsak MÁV- vagy tanácsi bérlakásra. Érdeklődni lehet a fenti címen, vagy 41-64 telefonon.

Elcserélném kettő plusz egy félszobás, étkezős, loggiás, komfortos MÁV-bérlakásomat kisebb, komfortos, kertes lakásra, vasutas dolgozóval. Lehet tanácsi is. Érdeklődni lehet egész nap: Kovács István, Budapest, XV., Lenin u. 16/b. fszt. 2.

Eredmények és tervek

A MINŐSÉGI SPORT NÖVELÉSÉT TŰZTE CÉLUL AZ MHSZ MÁV REPÜLŐ- ÉS EJTŐERNYŐS KLUB

Évzáró közgyűlést tartott az *MHSZ MÁV Repülő- és Ejtőernyős Klub*. Az eseménynek az adott fokozott jelentőséget, hogy a sportkör az elmúlt esztendőben ünnepelte fennállásának ötvenedik évfordulóját. A közgyűlés elnökségében helyet foglalt *Pentz János* alezredes, az MHSZ országos központjának repülési főnöke, *Szalai György*, az MHSZ budapesti repülési alosztályának vezetője, *Rödönyi Károly* nyugalmazott közlekedés- és postaügyi miniszter, *Szunyogh Károly*, a Népköztársaság Elnöki Tanácsa titkárságának főosztályvezetője, a klub repülője.

Barcs László titkári beszámolója áttekintette és értékelte az eltelt fél évszázad munkáját, tapasztalatait, s az eredmények mellett rámutatott a hiányosságokra, tennivalókra is. Ezt követően beszélt a klub elképzeléseiről, terveiről — elsősorban a következő esztendő időszerű feladatairól. Igaz — tette hozzá derűsen —, a terveket akár a következő évtizedekre is készíthetnék, hiszen hosszú távon gondolkodnak.

A beszámolóból és az azt követő hozzászólásokból kiderült: *a vezetés és a tagság egyértelműen jónak minősíti az egyesületben folyó munkát.* Ékesen jellemzi ezt, hogy mind a repülőknél, az ejtőernyősöknél számos magas minősítésű sportoló akad a klubnál. És a további tervek lényege is az: *növekedjék a minőségi sport az egyesületnél, ismét legyenek válogatott versenyzői a klubnak.*

Arról is szó volt, hogy a feladatok végrehajtása az elmúlt időszakban az MHSZ-nél sikerült jobban, hiszen aktívan részt vettek a honvédelmi előképzésben. Bár a klub vasutas „részlegére" sem lehet panasz, annyi bizonyos: *itt sok még a tennivaló, a megoldatlan feladat...*

Jellemző a klub tagságának igyekezetére, hogy a versenyzési feladatok, körülmények javítását jelentős részben társadalmi erőből végzik, illetve végezték. Ezek közé tartozik például a Farkas-hegyen levő repülőtér melletti óvoda építése, vagy a klubhelyiség tatarozása.

KÖZGYŰLÉS A SZEGEDI VSE-BEN

Atlétikában és birkózásban biztatóak az elért eredmények

A Szegedi Vasutas SE a közelmúltban tartotta vezetőségválasztó küldöttközgyűlését. A tanácskozáson *Halász Antal* ügyvezető elnök terjesztette elő az egyesület elnökségének beszámolóját, értékelte a szakosztályok munkáját és vázolta a soron levő feladatokat.

A beszámoló megállapította, hogy Csongrád megye második legnagyobb sportegyesületében gyarapodott a minősített sportolók száma. A kiemelt szakosztályok közül az atléták az elmúlt évben érték el a legjobb eredményüket. Az országos hírű gyaloglók mellé felzárkóztak a férfi rövidtávfutók, a gerelyhajítók, illetve a női diszkoszvetők és a középtávfutók. A kis létszámú edzői gárda irányításával nőtt a válogattot versenyzők száma, s a szakosztály a megyében második, a C-kategóriás szakosztályok versenyében pedig az 1—2. helyre került.

A birkózószakosztály nagy átalakuláson ment keresztül: *új versenyzők, edzők, társadalmi aktivisták kerültek hozzájuk.* Az egyesület legnagyobb és egyúttal egyik legeredményesebb szakosztályává léptek elő. Munkájukat a szervezettség és az egyre javuló eredmények jelzik. Különösen sokat tettek az utánpótlás neveléséért.

A kosárlabda-szakosztály 1977-ben alakult, s azóta mind a női, mind a férficsapat az NB II-ben szerepel.

Nem kielégítő viszont a labdarúgó-szakosztály munkája. Az elmúlt időszakban sűrűn változott a szakosztályvezetés, a vezetőedző személye, s nem tudták megoldani a saját nevelésű játékosok képzését sem.

A sakkozók az OB II-ben szerepelnek. Jó és szervezett az utánpótlás-nevelés, a legfiatalabbak eredményesen szerepelnek a megyei úttörőolimpián, az országos ifjúsági és nemzetközi gyermekversenyeken.

Önmagukhoz mérten a tájékozódási futók értek el a legnagyobb sikereket. Nőtt a sportolók száma, s országos viszonylatban is előbbre léptek.

Az elmúlt tervidőszakban az egyesületi munka tárgyi feltételei is sokat javultak. Ehhez anyagi támogatást nyújtott a Vasutasok Szakszervezete és a szegedi igazgatóság. Elkészült a 19×38 méteres sportcsarnok, felújították az ülőhelyi lelátót, az atlétikai pályát, a stadion belső útburkolatát, villanyvilágítást kapott a két aszfaltos kispálya. Jelenleg jól halad az új klubház, benne az öltözők építése.

A közgyűlésen megválasztották az egyesület új vezetőségét. Az egyesület elnöke ismét *Sajtos Péter* vasútigazgató-helyettes, ügyvezető elnöke *Halász Antal* lett. **G. J.**

Sportvetélkedő

A hatvani vasútüzemi KISZ-bizottság sportvetélkedőt rendezett a helyi sportpályán. A versenyzőknek aktuális politikai, kulturális és sportkérdésekre kellett válaszolniuk, ezen kívül különféle ügyességi sportfeladatok is szerepeltek a programban. Az első négy helyezett csapatot tárgyjutalomban részesítették.

Gyöngyösi lövészek sikere az országos bajnokságon

Február 20. és 22-e között az MHSZ országos légfegyveres téli egyéni és csapatbajnokságot rendezett Kecskeméten. A versenyen a gyöngyösi kitérőgyártó üzem lövészklubjának 12 tagja vett részt. A serdülő leány korcsoportban 2. helyezést ért el *Maros Melinda*. Szintén második lett a felnőtt női csapat. Tagjai: *Seszták Zsuzsanna*, *Berkics Krisztina* és *Hegede Anna*.

A felnőtt férfi csapat is eredményesen szerepelt. *Hering István*, *Megyeri Tibor*, *Édes János* és *Misi Róbert* csapattagok a második helyet szerezték meg.

A bajnokságon, az MHSZ-klubok versenyében a gyöngyösi lövészek 20 pontot szereztek. Ez azért fontos, mert a légfegyveres sportág 1984-től olimpiai szám lesz.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1063 Budapest VI., Benczúr u. 41.
Telefon, városi: 229—872
üzemi: 19—77
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1964 Bp. VII., Rákóczi út 54.
Telefon: 224—818
Felelős kiadó: dr. Jandek Géza
a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 215—11 859
81—1210. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460—6000

Vasutas Dolgozók!

A MÁV SZAK- ÉS SZERELŐIPARI FŐNÖKSÉG FELVÉTELT HIRDET:

gondnoki munkakörre

a zánkai oktatási telep családi üdülőjébe
Feltétel: középiskolai végzettség, vasúti gazdasági ügyintézésben megfelelő jártasság és gyakorlat

Feladat: 20 fős személyzettel rendelkező üdülő vezetése, zavartalan üzemeltetése

Szolgálati lakást biztosítunk, bérezés megegyezés szerint. Egyedülállók előnyben

Jelentkezés:
MÁV Szak- és Szerelőipari Főnökség
Budapest X., Kőér u. 3/d.
Kézzel írott önéletrajzzal
a személyzeti vezetőnél
Telefon: 471-970/103

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXV. ÉVFOLYAM, 7. SZÁM — ÁRA: 1,30 FORINT — 1981. ÁPRILIS 6.



Harminchat szabad esztendő

Ezekben a napokban, szerte az országban milliók emlékeznek meg nemzeti történelmünk legnagyobb eseményéről, hazánk felszabadulásának 36. évfordulójáról. *Harminchat éve annak, hogy a német fasisztákat és csatlósaikat üldöző Szovjet Hadsereg kiűzte hazánk földjéről a náci hordák utolsó egységeit,* és ezzel lehetőséget teremtett a nemzeti függetlenség biztosítása, a gyors társadalmi és gazdasági felemelkedés számára.

1945. április 4-e, az újkori magyar történelem legfontosabb és legjelentősebb dátuma, amely visszavonhatatlanul új korszak kezdetét jelenti népünk történelmében. A történelem igazságtétele egyszer és mindenkorra megszüntette a több mint 400 éves elnyomást, politikai és gazdasági kizsákmányolást. A magyar nép a nemzeti függetlenség útjára lépett.

Ami nem valósult meg a törökök kiűzése után, amiért hiába küzdöttek legendás hősiességgel *Rákóczi kurucai, Kossuth honvédei és a vérbe fojtott Tanácsköztársaság vörös katonái,* és amiért életüket adták a magyar munkásmozgalom legkiválóbb fiai, a magyar nép függetlensége és szabadsága ezen a napon, a történelmi megvalósulás korszakába lépett.

Az ünnepen múltra és jövőre egyaránt tekintünk. S akár visszafelé, akár előrenézünk, *azt láthatjuk, hogy jogosan tartjuk április 4-ét legnagyobb nemzeti ünnepünknek.* A szabadságot hozta el ez a nap, s az emberi élet lehetőségeinek megteremtését biztosította számunkra.

Az évfordulón tisztelettel és megbecsüléssel gondolunk mindazokra, akik hozzájárultak a fasizmus legyőzéséhez. Meghajtjuk az emlékezés zászlaját, mind ama országok hős fiai előtt, akik segítséget adtak hazánk felszabadításához. Hálával gondolunk hazánk legjobbjaira, a magyar ellenállókra, a partizáncsoportokra, a Budai Önkéntes Ezred harcosaira, azokra a magyar hazafiakra, akik határainkon innen és határainkon túl áldozták életüket a szabad, független, demokratikus Magyarországért.

Mély részvéttel és fájdalommal emlékezünk azokra, akiket a fasiszták hurcoltak el szeretteik köréből, akik börtönökben és koncentrációs táborokban estek áldozatul, a náci és nyilas fenevadak embertelenségének.

Országunk fennállásának ezeregyszáz esztendejéhez mérve, harminchat év természetesen nem nevezhető hosszú időnek. Mégis elmondhatjuk, hogy a felszabadulás óta nagyobb változások következtek be a haza, a dolgozó nép életében, mint korábbi évszázadok alatt. *S nem csupán a mennyiségi növekedés gyorsult fel az élet számos területén, hanem alapvető minőségi átalakulások következtek be, melyek gyökeresen átformálták életünk tartalmát, lényegét.*

Utunk nem volt sem egyszerű, sem könnyű. Nemcsak sikereket értünk el, hiszen kudarcok, vereségek is jutottak osztályrészünkül. Ám azt elmondhatjuk, hogy ezekből legjobb tudásunk szerint igyekeztünk levonni a tanulságokat, s a hibák okainak feltárásával elejét venni megismétlődésüknek.

Sok minden akad hazánkban, amely kiválthatja a jogos bírálatot. Egy ideig szerényebbek lesznek lehetőségeink a megszokottnál. De nincs egyetlen olyan gondunk sem, amelyet a lehetőségek jobb kihasználásával, odaadó munkával ne lennénk képesek megoldani. *Ennek biztosítéka a mindjobban kibontakozó népi, nemzeti egység.*

Harminchat év politikai tapasztalatai alapján ma a magyar nép természetes módon fogadja el maxista—leninista pártját *az ország irányító erejeként.* A párt szerves része a népnek, mely az élet minden fordulóján tőle várja a kezdeményezést, a megoldás megtalálását, a további út megjelölését. Ehhez olyan politikára van szükség, amely reálisan számba tudja venni a fejlődés követelményeit és lehetőségeit, számol a különböző osztályok, rétegek, csoportok valós szükségleteivel és érdekeivel, törekvéseivel, gondolat- és érzésvilágával.

A szocialista demokrácia további elmélyítése, a tömegek közügyekbe való még erőteljesebb bevonása egyik legfőbb záloga annak, hogy a soron következő évek nem könnyű feladatait meg tudjuk oldani. Igen fontos eszköze annak, hogy ne lazuljon, ellenkezőleg, tovább szilárduljon a párt és az egész nép kapcsolata.

Az elnökség napirendjén

A MÁV 1980. évi vállalati terveljesítése

A vasutasszakszervezet elnöksége március 26-án ülést tartott. A testület elsőnek a MÁV 1980. évi vállalati tervének teljesítéséről készült jelentést vitatta meg, melyet *Szemők Béla,* a központi vezetőség titkára terjesztett elő.

Mint ismeretes — lapunkban is írtunk már róla —,

a MÁV a múlt évben 282,4 millió utast és 129,5 millió tonna árut szállított,

5—5 százalékkal kevesebbet a tervezettnél. Ennek ellenére a népgazdaság szállítási és a lakosság utazási igényeit alapjában véve kielégítette.

A személyszállításban új kocsik és motorvonatok beszerzésével, egyes létesítmények korszerűsítésével, ha kismértékben is, de javultak a technikai feltételek. Ezzel szemben az utazás kulturáltsága továbbra is elmarad a kívánt szinttől. A pályakorszerűsítések és egyéb, gyakran emberi okok miatt, több személyszállító vonat is késve közlekedett, *ami elsősorban a hivatásforgalomban okozott nehézségeket.* Nem sikerült a kívánt mértékben javítani a kocsik külső és belső tisztítását sem.

Ami pedig az áruszállítást illeti, a vasút kapacitása ma már többre képes. Figyelembe kell venni viszont, hogy a jelentkező igényeket a vasút adott helyen és adott időpontban így sem tudta kielégíteni. Ennek oka, hogy

az érdekeltek nem fordítottak kellő gondot a fuvarok megszerzésére, a feladott áru gyors és sérülésmentes továbbítására.

Ez oda vezetett, hogy a hosszú távú fuvarozásoknak közútról a vasútra történő viszaáramlása nem következett be a tervezett mértékben.

A személy- és áruszállítási terv teljesítésében tapasztalható elmaradás szerencsére nem érintette kedvezőtlenül a vasút gazdálkodását. Ebben kétségtelenül az is közrejátszott, *hogy a MÁV jól alkalmazkodott a múlt év elején életbe lépett szabályozó változásokhoz, ugyanakkor árbevételét is sikerült növelni.* A bevételek alakulásában jelentős szerepet játszott a nemzetközi kocsigazdálkodásban bekövetkezett javulás is.

A jelentés a munkaerő-gazdálkodással kapcsolatban megállapította:

a helyzeten sokat javított a nem fizikai munkakörökben végrehajtott tervszerű létszámcsökkentés.

Nem lehet ugyanezt elmondani a végrehajtás módjáról, mivel a létszámcsökkenést nem mindenütt kapcsolták össze az ésszerűbb munkával, az egyes munkakörökben dolgozók leterhelésének egyenlőbb elosztásával. A különböző szolgálati helyek eltérő tapasztalatai azt mutatják, hogy a csökkentés tervszerű végrehajtása nem mindenütt járt együtt a tervszerű létszámgazdálkodással.

A fizikai munkakörökben a tervezettnél erőteljesebb csökkenés nem tette lehetővé a káros jelenségek megszüntetését. A kirendelt dolgozók számának növelése, a frekventált munkakörökben jelentkező magas túlóra, a leterhelésben tapasztalható aránytalanságok felszámolására tett

erőfeszítések csak a szintentartáshoz voltak elegendőek.

Ezekre a jelenségekre az idén jobban oda kell figyelni.

Az elnökség, a vitában elhangzott javaslatokat is figyelembe véve, elfogadta a jelentést. Ugyancsak elfogadta az üzemi balesetek bejelentése, nyilvántartása, kivizsgálása és szabályozása című előterjesztést, valamint a munkavédelmi agitációs- és propaganda tevékenység feladattervét a SZOT titkársága 1980. IV. 25-i 76. számú határozatának végrehajtására. Végezetül megtárgyalta és elfogadta a pénzügyi és gazdasági osztály jelentését a vasutasszakszervezet 1980. évi pénzügyi és gazdálkodási tevékenységéről.

A tervezettnél több a nyereség

9,5 napi bérnek megfelelő részesedést fizetett a MÁV

A Magyar Államvasutak 1980. évi vállalati terve, valamint kollektív szerződése 1980. évi módosítása a vasutasok részére 197,2 millió forint év végi részesedést irányzott elő, amely 9,1 napi bérnek felel meg.

A teljesítmények ugyan nem érték el a tervezett szintet, de a gazdálkodás hatékonysága, valamint a gazdasági szabályozók módosításának hatására a tervezettnél nagyobb nyereség képződött. Ez az eredmény lehetővé tette, hogy a tervezettnél több, (207 millió forint) legyen a kifizetendő év végi részesedés összege.

Az év végi részesedés kifizetésének feltételei (növekvő és csökkenő tényezői) főegységenként változnak.

Az I. főegységbe tartoznak a MÁV Vezérigazgatóság, a vasútigazgatóságok, Záhony és az összes központi hivatal. Ebben a kategóriában az igazgatóságok közötti verseny első helyezettjeként a *debreceni vasútigazgatóság* egynapi bérének megfelelően 1 millió 788 ezer forinttal, a *szombathelyi vasútigazgatóság* — mint második helyezett —, pedig félnapi bérének megfelelően 91 ezer forinttal kapott többet az eredetileg kiérdemelt összegnél. Az I. főegység átlagosan *9 napi bérnek megfelelő részesedést kapott.*

A II. főegységbe a járműjavító szolgálat üzemei tartoznak, amelyek a változó keretrésszel kiérdemelt, illetve a csökkentő tényezők hatásaként *átlagosan 11,8 napi bérüknek megfelelő részesedést fizethettek ki.* Természetesen az átlagon belül a napok száma — a jó, vagy kevésbé jó munka alapján — üzemenként változott.

A III. főegység az építési szolgálat önálló elszámolási egységeiből tevődik össze, amelyek a változó keretrészekkel, illetve az azokat csökkentő feltételekkel számítva *átlagosan 10,6 napi bérnek megfelelő részesedést kaptak.* Itt is az átlagon belül egységenként változik a napok száma.

Az év végi részesedés a tavalyi szinten *(9,5 napi bérnek megfelelően) alakult.* Kifizetésére március 27. és 31. között került sor.

EGÉSZSÉGÜGYI ŐRJÁRATBAN

Sokan úgy gondolják, a közegészségügyi szolgálatnak csak nyáron van munkája. Hogy ez mennyire nem így van, azt a szegediek példája is igazolja. A *Területi Egészségügyi Központ* közegészségügyi szolgálatánál dolgozó orvosok, járványügyi ellenőrök, fertőtlenítő szakmunkások a legnagyobb hidegben is járták a területet, ellenőrizték a szolgálati helyeket, munkásszállásokat, laktanyákat, munkahelyeket, üzemi konyhákat, fürdőket és öltözőket.

A tapasztalatok kedvezőek. *A szabadban dolgozók védőitallal való ellátása, étkeztetése sokat fejlődött, és egyre jobban érvényesülnek a közegészségügyi szabályok.*

Az egészségügyi szolgálat dolgozói most a tavaszi—nyári feladatokra készülnek.

A vasutas rokkantakért

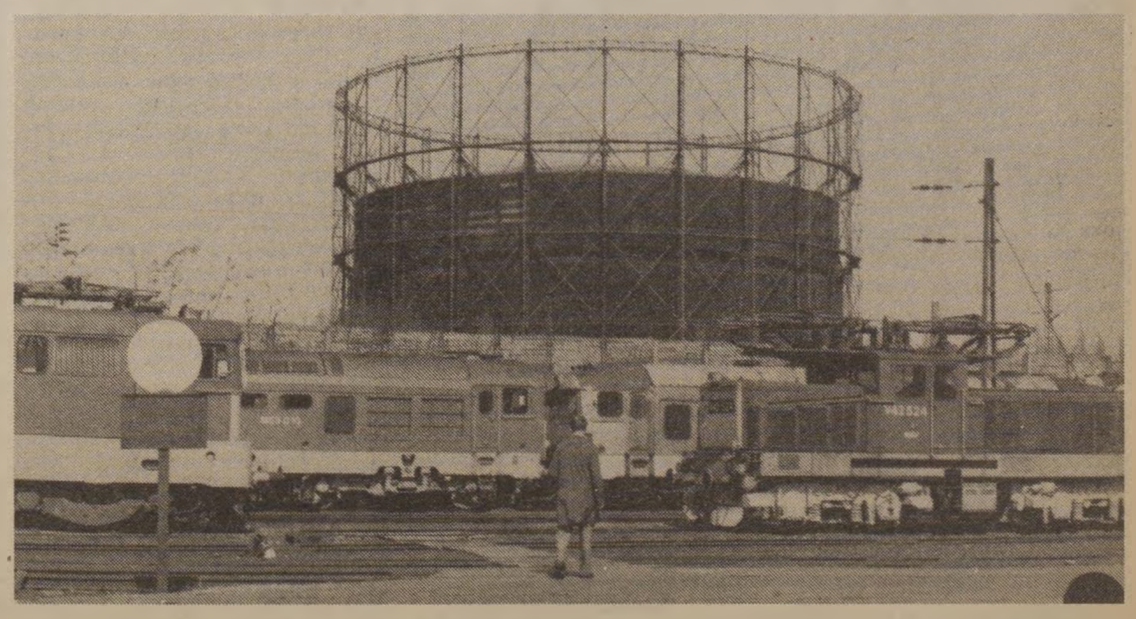
A rokkantak nemzetközi éve alkalmából kezdeményezett társadalmi munkaakcióhoz a szegedi igazgatóság területéről is sok szocialista brigád, munkahelyi kollektíva csatlakozott közülük a *Kelebia* állomáson dolgozó vasutasok már jelentős eredményről adhatnak számot. Az állomás dolgozói egynapi keresetüket, összesen 6817 forintot fizettek be a MÁV-kórház baleseti utókezelő osztályának fejlesztésére.

Kelebián elsősorban a *Zrínyi Ilona,* a *Bebrits Lajos* szocialista brigád tagjainak felajánlása érdemel említést. Több üzemfőnökségen, például *Szegeden, Kecskeméten, Békéscsabán, Kiskunhalason* és *Szentesen* a közelmúltban megtartott szocialista brigádvezetők tanácskozásán döntöttek arról, hogy csatlakoznak a felhíváshoz és kommunista műszak szervezésével támogatják a vasutas rokkantakat.

Kiskunfélegyháza állomás dolgozói közül, húszan március 21-én, szombaton egy személyvonat szerelvényét takarították ki. A munkáért járó 1920 Ft-ot befizették a MÁV-kórház számlájára. Az állomás 43 forgalmi dolgozója (váltókezelők, forgalmi szolgálattevők, kocsirendezők), pedig szabadnapjaikon vállaltak többletszolgálatot, ami után járó kb. 8 ezer forintot a hónap végén utalják át a vasutas rokkantak javára.

Kevesebb létszámmal — termelékenyebben

(Az Északi Járműjavítóról készült riportunk a 3. oldalon)



(Laczkó Ildikó felvétele)

KITÜNTETÉSEK

a forradalmi ifjúsági napok alkalmából

A forradalmi ifjúsági napok alkalmából — kiemelkedő szakvonali és társadalmi munkájuk elismeréseként — a közlekedés- és postaügyi miniszter

KIVÁLÓ MUNKÁÉRT

kitüntetésben részesítette: Auer János dízelmozd. vez., Veszprém Körz. Üzemfőn.; Boros András hegesztőt, Szolnok Jj. Ü.; Hodicska Géza esztergályost, Bp. MÁV Építési Géptelep Főn.; Szinyatov Imre tmk-lakatost, Szolnok Körzeti Üzemfőn.; Tvarosek Imre műszerészt, Bp. Balparti BBFF; Tóth István üzletvezetőt, Utasellátó V.

MINISZTERI DICSÉRET

kitüntetést kaptak: Aranyi Ferenc dízellakatos, Szerencs Körz. Üzemfőn.; Biró János térfelvigy., Győr Körzeti Üzemfőn.; Fodor József művezető, Gyöngyös MÁV Kitérőgyártó Ü.; Gubik János dízelmozd. vez., Nyíregyháza Körz. Üzemfőn.; Jávorszki Miklós műszerész, Északi Jj. Ü.; Nagy Sándorné ügyint., Bp. Vasútig.; Szabados István dízelmozd. lakatos, Kiskunhalas Körz. Üzemfőn.; Szabó Bertalan lakatos, Záhony Gépesített Rakod. Főn.; Varga Miklós motorszerelő, Pécs Pft. Főn.; Takács László cukrászrészleg-vezető, Utasellátó V.

A MÁV vezérigazgatója

VEZÉRIGAZGATÓI DICSÉRET

kitüntetésben részesítette: Ágoston László műsz. részlegvez., Balassagyarmat Körz. Üzemfőn.; Blaskovics Mészáros Ivánné nyomdai betan. munkást, MÁVTI; Csernyák Árpád tmk-műszerészt, Bp. MÁV Építési Főn.; Czékus László külsős forg. szolg. tevőt, Bp. Ferencváros áll.; Finda Péter üzemegységvez., Székesfehérvár Körz. Üzemfőn.ü; Gyimesi Ferenc művez., Balparti BBFF; Györe Csaba műszerészt, Pécs BBFF; Horváth Elemérné ügyint., Bp. Vasútig.; Illés József hegesztőt, Jászkisér MÁV Építőgépjav. Ü.; Kiss Imréné vonatvez., Gyékényes Üzemfőn.; Kovács Zoltán normatechnológust, Szombathely Jj. Ü.; Kövér Károly műszerészt, Szombathely BBFF; Kremó Éva műsz. rajzolót, Veszprém Pft. Főn.; Magyar Sándor főpályamestert, Miskolc Pft. Főn.; Major Sándor ügyint., KPM Vasúti Főoszt.; Mester Mihály pályamunkást, Mátészalka Pft. Főn.; Mezei József szerszámkészítő lakatost, Landler Jenő Jj. Ü.; Nagy Attiláné oktatási előadót, Bp. Szak- és Szerelőip. Főn.; Németh János mozd. vez., Hatvan Vont. Főn.; Palotai László kocsivizsg., Cegléd Körz. Üzemfőn.; Papp István térfelvigy., Rákosrendező Körzeti áll. főn.; Pethő Lászlóné ügyint., Miskolc Vasútig.; Petró János külsős forgalmistát Záhony áll. főn.; Rózsa Sándor villanyszer., Bp. Közp. Orsz. Osztószertárfőn.; Somogyi József előmunkást, Bp. Ferencváros Pft. Főn.; Szabó Zoltán szerszámlakatost, Debrecen Jj. Ü.; Szalados Emil utazó mozd. felvigy., Szeged Körzeti Üzemfőn.; Száll István ügyint, Szeged Körzeti Üzemfőn.; Szőke Ferenc lakatost, Dunakeszi Jj. Ü.; Teszárek László áll. forg. tartalékost, Bp. Kelenföld áll.



A miniszteri kitüntetéseket Klézl Róbert közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettes nyújtotta át

Moszkvában ülésezett az UIS vasutas ágazati bizottsága



A tanácskozás részvevői

Március 11-én és 12-én Moszkvában ülésezett a Közlekedési és Szállítási Szakszervezetek Nemzetközi Szövetségének Vasutas Ágazati Bizottsága. Az ülésen a *Szovjetunió, Magyarország,* a *Német Demokratikus Köztársaság, Csehszlovákia, Franciaország* és *Ausztria* képviselői vettek részt. A magyar vasutas-szakszervezetet *Koszorus Ferenc* főtitkár (aki egyben a vasutas ágazati bizottság elnöke) és *Szádóczki István* szakszervezetünk közgazdasági osztályának vezetője képviselte.

A bizottság — Koszorus Ferenc elnökletével — négy napirendi pontot tárgyalt: *a vasutasok követelési programjának tervezetét, a vasutas-szakszervezetek VI. szemináriumának előkészítését, az ágazati bizottság eddigi munkáját és egyéb aktuális kérdéseket.*

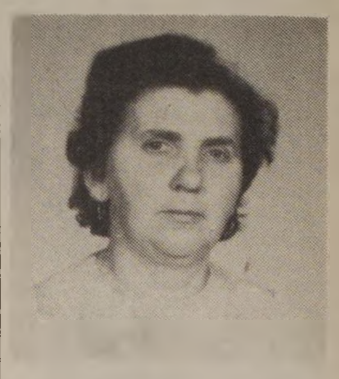
A programtervezet előkészítését élénk vita követte, majd az elhangzott javaslatok alapján, az ágazati bizottság határozatot hozott.

A vasutas-szakszervezetek VI. szemináriumára *Belgiumban* kerül sor. Ennek előkészítéséről a francia tagszervezet képviselője számolt be. Elmondotta többek között, hogy a szemináriumra 80 szakszervezet kapott meghívást. Ebből eddig 26 országot képviselő 33 szakszervezet adott pozitív választ. Több afrikai és ázsiai ország még nem válaszolt a meghívásra. Az ágazati bizottság ismét állást foglalt a szemináriumok szükségessége és továbbfejlesztése mellett.

Több kiegészítéssel elfogadta az ágazati bizottság az eddig végzett munkáról szóló beszámolót is. Az eredményeket jónak értékelte, de szükségesnek tartották az ülés részvevői olyan munkamódszer kidolgozását, amely a nyolcvanas években kialakult világpolitikai helyzetet sem hagyja figyelmen kívül.

AKTUÁLIS PORTRÉ

A záhonyi raktárkezelő



A záhonyi szertárfőnökség villamos anyagraktárában *Moczka Istvánné* raktárkezelő kalauzol. A több mint ötszázféle alkatrész kezelése, kiadása hozzáértést, szakismeretet igényel.

Moczka Istvánné Zsurkon lakik, s 1952-ben határozta el, hogy munkát vállal a vasúton. Kocsitakarító lett a vontatási főnökségen. Az akkori rossz munkakörülmények és a családi teendők sem akadályozták meg abban, hogy amit vállalt, azt ne teljesítse. Lelkiismeretesen dolgozott és nevelte két kislányát. A férje szintén vasutas, vonatkísérő.

— 1962-ben kerültem a szertárhoz — emlékezik Moczkáné. — Anyagkiadással bíztak meg. Akkor még nem végeztem el az általános iskola nyolc osztályát. Kettő hiányzott. Elhatároztam, hogy tanulok. *Beiratkoztam az anyagszerkezelési tanfolyamra is. Nem volt könnyű a munka mellett tanulni, de végül sikerültek a vizsgáim.* Több évig a szakszervezeti bizalmi teendőket is ellátam.

Moczka Istvánné szorgalmát, munkáját több kitüntetés fémjelzi. 1975-ben *érdemes vasutas* lett, az idén pedig — a nemzetközi nőnap alkalmából — a *Kiváló Vasutas* kitüntetést adományozták részére.

— *A mi főnökségünk olyan, mint egy kis család* — folytatja. — *A már nyugdíjba vonult kollégák is gyakran visszajárnak körünkbe. Elbeszélgetünk a gondokról, örömeinkről — régi emlékeket idézünk. A fiatalabb lányom is a vasúti pályát választotta. Most a tisztképzőn tanul. Igazi vasutas család a miénk. Zsurkon van egy kis almáskertünk. Szabad időmben a legszívesebben ott dolgozgatok. Az jelenti a kikapcsolódást, a pihenést.*

Szőgyényi Bertalan

Nyugdíjasok a művelődési házban

Ferencvárosban törődnek az idős emberekkel

Csütörtök délutánonként idős emberek ülik körül a nyugdíjas szakszervezeti csoport vezetőjének asztalát a ferencvárosi Vasutas Dolgozók Művelődési Házában. Megbeszélik és megosztják az éppen időszerű feladatokat, kicserélik értesüléseiket a leginkább törődésre szoruló tagokról, közben felidézik emlékeiket, élményeiket.

A ferencvárosi csomópont mindig megbecsülte nyugdíjasait, tartotta velük a kapcsolatot. Így több évtizedes hagyománya van annak is, hogy a művelődési ház ad helyet a nyugdíjasok összejöveteleinek.

Ez év januárjában szorosabbá vált a nyugdíjas csoport és a ház kapcsolata. Azóta rendszeresen itt tartják a taggyűléseket, a vezetőségi összejöveteleket. Ezáltal megjavult a csoport szervezeti élete. Egyik mutatója ennek a létszám jelentős növekedése: *a szervezet mintegy négyszáz idős vasutast számlálhat tagjai sorában.* Ők alkotják a nyugdíjasklub tagságát is. A klub számára havonta egyszer műsoros összejövetelt szervez a művelődési ház. Ez a program természetesen ingyenes. Az intézmény más klubjainak, kulturális rendezvényeinek látogatását pedig kedvezményesen biztosították a nyugdíjasoknak.

A tervek szerint az ediginél is nagyobb mértékben kívánják őket bevonni a ház más csoportjainak működésébe. Törekvésük azonban több ennél: *azt akarják elérni, hogy ne csupán a rendezvények alkalmából keressék föl a házat, hanem baráti beszélgetésekre, társasági életre is alkalmas otthonuknak érezzék azt.*

E kötődés szorosabbá válását szolgálja majd a ferencvárosi csomópont szocialista brigádjainak — a művelődési ház kezdeményezésére tett — fölajánlása is. A brigádok vállalták, hogy a rokkantságuk, előrehaladott koruk miatt nehézségekkel küszködő nyugdíjasok lakásaiban a szükséges karbantartási, javítási feladatokat társadalmi munkában elvégzik. Ez az akció a személyes kapcsolatok megteremtése, kiterjesztése, ápolása révén a mérhető haszon mellett mérhetetlen erkölcsi hasznot is ígér minden érdekelt számára.

Kiss Ildikó

MÁSODSZOR NAGYKANIZSÁN

Amatőrművészek kiállítása

Mészáros András, a pécsi vasútigazgatóság vezetője nyitotta meg Nagykanizsán március 19-én délelőtt a *Kodály Zoltán Művelődési Ház* emeleti termében a *vasutas amatőrművészek második kiállítását.*

A hagyományokhoz híven ezúttal is a képző- és iparművészet, valamint a népi iparművészet amatőr képviselőinek munkáit láthatják az érdeklődők. *Huszonhét vasutas* — Baranyában, Zalában, Somogyban, Tolnában élő festők, fafaragók, hímzők, szövők, fazekasok — *csaknem százötven alkotását állították ki.* Természetesen nemcsak egyéni szereplésről van szó, hiszen szakköri csoportok munkái is helyet kaptak a kiállításon. Így például nagy sikert aratott a Kodály Zoltán Művelődési Ház hímzőszakköre a zalai, illetve dunántúli fehérhímzésekkel.

A képzőművészeti anyagok között a már több kiállításon is szerepelt, a sajátos látásmóddal rendelkező, komlói *Orsós Teréz* által készített festmények — a kiegészítő színek, a zöldek-pirosak ellentéteire épülő Alagút, a Várakozás és a Szoptató anya — keltették a legnagyobb érdeklődést. A népi iparművészeti kollekciókból elsősorban a véséssel és domború faragással készült sokféle dísztárgy, a használati eszközök, lakberendezési tárgyak és a változatos kialakítású más-más funkciójú hímzések vonzották a legtöbb látogatót.

Szepesi Józsefné



A MÁV Vezérigazgatóság MSZBT-tagcsoportjának ügyvezető elnöksége március 18-án értekezletet rendezett, melyen a különböző vasúti szolgálati helyek ügyvezető elnökei is részt vettek. Az értekezletet Nagy Károly, a vasúti főosztály pártbizottságának titkára nyitotta meg, majd dr. Boda Lajos, a főosztály MSZBT-tagcsoportjának ügyvezető elnöke számolt be a végzett munkáról. Ezt követően Bíró Gyula, az MSZBT főtitkára, Patai András és dr. Kohánka András tartott tájékoztatót

(Laczkó Ildikó felv.)

HÁROM ÉVTIZEDE

Szakszervezeti munkásként — elkötelezetten

Tóth Jánosnét, a budapesti területi szakszervezeti bizottság munkatársát az idei nemzetközi nőnapon a *Munka Érdemrend arany fokozatával* tüntették ki. Életútjáról, pályafutásáról ebből az alkalomból beszélgettünk vele munkahelyén.

Három évtizede tevékenykedik a szakszervezeti mozgalomban. 1950-ben került a MÁV-hoz. Vasutas pályafutását forgalmi tanulóként kezdte *Ferencváros állomáson,* majd a szakvizsgák után *Piliscsabán* dolgozott tovább forgalmi szolgálattevőként. Innen helyezték 1952-ben a budapesti területi bizottságra politikai munkatársnak. Ott nemzetközi felelősi teendőkkel bízták meg, majd később a nőbizottság vezetője lett. Jelenleg a munkásellátással kapcsolatos ügyeket intézi. Önmagával és másokkal szemben is igényes. Közéleti aktivitásáért, a közügyek iránti elkötelezettségéért 1970-ben a területi bizottság pártalapszervezetének titkárává választották.

Nagy felelősséget és egyben sok gondot is jelent a budapesti igazgatóság mintegy harmincezer dolgozójának szociális ügyeivel való foglalkozás, törődés. Ez a munka ma sem könnyű, hiszen az átszervezések következtében mindig újabb és újabb szociális gondokat kell orvosolni.



— *Az utóbbi években nagyon sok pozitív változás történt a munkásellátásban* — mondja. — *Erőfeszítéseink nem voltak hiábavalóak, a vasutasok ma már egyre jobb szociális körülmények között dolgozhatnak. Az egyik legnagyobb eredménynek tartom, hogy a budapesti vasutasok gyermekeinek bölcsődei-óvodai elhelyezése már nem gond.* Ugyancsak sokat tettünk a lakásépítés könnyítése érdekében is. A dolgozók most már nemcsak házépítésre kaphatnak hosszú lejáratú kamatmentes kölcsönt, hanem bővítésre, lakásfelújításra is. *Évente ilyen címen mintegy 15-20 millió forint hitelt vehetnek fel az arra rászorulók.* Az V. ötéves tervben öt százalékkal teljesítettük túl a szociális tervet.

Ennek ellenére azonban vannak még gondok. Társadalmi összefogást, hatékony intézkedéseket sürget például az egyedül élő nyugdíjas vasutasok szociális helyzetének javítása.

— *Több javaslatot tettünk már ennek a gondnak az enyhítésére* — folytatja Tóth Jánosné. — *Többek között kezdeményeztük, hogy azokon a helyeken, ahol a MÁV gyermeknevelő intézetek kapacitása nincs kihasználva, érdemes lenne az összevonás gondolatával foglalkozni.* Ha ezt közös akarattal sikerülne megvalósítani, lényegesen javulna több száz nyugdíjas szociális helyzete, létbiztonsága.

— Milyen fontosabb célkitűzések szerepelnek a VI. ötéves tervben?

— *Szeretnénk ha Budapesten megépülne egy ötszáz személyes munkásszálló. Ez a létszámgondjaink enyhítése szempontjából lenne nagyon fontos. Ugyancsak a terveink között szerepel egy éjjel-nappal üzemelő bölcsőde-óvoda létrehozása, amely a fordában dolgozó, egyedül élő szülők gyermekeinek elhelyezését könnyítené. Ennek a létesítménynek már készülnek a tervei.*

Tóth Jánosné a tőle megszokott lelkesedéssel, szinte megszállottan beszél az elképzelésekről, a jobbító törekvésekről. *Élete elválaszthatatlan a vasúttól,* hiszen családjának több tagja is ezt a hivatást választotta. A férje a Vezérigazgatóság osztályvezető helyettese, a lánya szakaszmérnök, és a veje is vasutas. A munkahelyi örömök és gondok otthon, a családi körben is gyakran szóba kerülnek, hiszen erős szálak kötik a vasúthoz, amelyhez szakszervezeti munkásként örökre elkötelezte magát.

Dávid József

Megteremthető-e a mennyiség és a minőség harmóniája?

Kevesebb létszámmal — termelékenyebben

Napjainkban a különböző fórumokon egyre többet foglalkozunk azzal, hogy miképpen lehetne jobban, precízebben dolgozni, más szóval, a munka minőségét javítani. Ez az igény reális, időszerű, megalapozott. Bár egy kicsit előbb eszméltünk volna! Úgy mondják — közgazdászok és gazdasági vezetők egyaránt —, hogy eddig a mennyiségi szemlélet uralkodott, ezentúl azonban a minőségnek kell előtérbe kerülni. Én ezt úgy pontosítanám, hogy a minőségnek és a mennyiségnek mindig harmóniában kell lenni! Az egyik a másik rovására nem befolyásolható következmények nélkül. Így van ez a vasúti személy- és áruszállításban, és az ezt kiszolgáló üzemeknél, főnökségeknél, intézményeknél is. Felmerül azonban a kérdés: vajon beszélhetünk-e minőségről a vasúti technológiában? Hogyan kell ezt értelmezni, mik a minőségi munka feltételei? Ezekre a kérdésekre ez alkalommal a MÁV Északi Járműjavító Üzemében kerestünk választ.

Ok és okozat elválaszthatatlanok

A korábbi sikereinknek jobbára csak az emlékét idézik. Tény: a járműjavítók versenyében az Északi az ötödik ötéves terv időszakában a középmezőnyben (olykor még hátrább) foglalt helyet. Ezt tudván sokan úgy vélik: a kőbányaiak produktuma kevésbé volt eredményes a hetvenes évek második felében, mint a harmadik, vagy a negyedik ötéves terv esztendeiben. Azt is hozzáteszik: *a tervet 1976-ban, 77-ben és tavaly teljesítették, illetve túlteljesítették ugyan — a közbeeső két évben viszont nem érték el a száz százalékot.*

Az okozat és az ok persze — bármennyire közhely is — elválaszthatatlan egymástól. Nemcsak a vasútnál, hanem az ipar valamennyi ágában ismertek a fővárosi munkaerőgondok, s nincs — nem volt — olyan csodaszer, amely az Északi Járműjavító Üzemet tartósan mentesíthetné ennek kedvezőtlen hatásaitól. Amikor az ötödik ötéves tervet előkészítették, azzal számoltak, hogy a fizikai létszámuk nem változik, sőt: 1980-ban ötvennel még növekszik is. S mi történt ezzel szemben? *A fizikaiak száma az 1976-os 2276-ról 1980 végéig 1972-re (vagyis 15,4 százalékkal) csökkent.* A teljességhez tartozik, hogy az utóbbi három esztendőben jelentkeztek mind többen a munkakönyvükért — tavaly csaknem százzal csökkent a fizikaiak száma —, 1976-ban és 1977-ben viszont, az akkor vonzó anyagi feltételek hatására, növelhették az állományt.

Akik e nézőpontból mérlegelik a történteket, azok a lehetőségekkel vetik egybe a történteket. S ekkor kitűnik: a 15,4 százalékos létszámcsökkenés ellenére *az élőmunka 27,8 százalékkal (csupán tavaly 8 százalékkal) vált termelékenyebbé,* s ebben elsődleges szerepe volt az üzem- és munkaszervezésnek, a technológiai fejlesztésnek, valamint a veszteségidők csökkentésének. Így növekedhetett 13,6 százalékkal a termelés, s ez — az üzem adottságaihoz képest — nem megvetendő eredmény. Az is igaz persze, hogy a termelékenység javítását döntően befolyásolták az 1960 és 1975 közötti, nagymérvű fejlesztések: *tizenöt év alatt fél milliárd forintot fordíthattak beruházásra-korszerűsítésre.* Nem úgy az ötödik ötéves tervben, mikor is csupán 43,6 millió jutott a termelést segítő beruházásokra (szociális célra, mindenek előtt az új óvodára, 22 millió forintot költhettek), s ez az összeg a szinttartáshoz is kevés volt. A 0-ra leírt berendezéseik értéke 1976-ban még „csak" 69 millió forint volt, 1980-ban viszont már 101,5 millió.

Elöregedett munkagépek

S immár a tegnapból a máig jutottunk, hiszen a gépek avulása a jelenre még fokozottabban kihat. A 0-ra írt berendezések száma várhatóan tovább emelkedik. *A megmunkáló géppark átlagéletkora 24 év; van közöttük 70-80 éves is, sőt — korelnökük, a centrális kerékcsapcsiszoló 1889-ben született.* (Nem jöhet olyan nosztalgiahullám, amely ne a múzeumba kívánná az íly matuzsálem korú masinákat).

— A századik születésnapját már várhatóan a sokszorosan megszolgált nyugállományban köszöntheti a gép — reménykedik *Balogh Sándor* üzemigazgató. — A hatodik ötéves terv fejlesztései között kiemelt helyet kapott a kerékpár-megmunkáló gépek cseréje: várhatóan 1983-ban, vagy 84-ben kerül rá sor, s hatvan millió forintot költhetünk e beruházásra. *Hatására javul a minőség, de nem kis mértékben a termelékenység is!* Másik, ugyancsak a termelékenységet javító fejlesztésünk a villamosgép-tisztító bázis kialakítása. Ma SHELL-gyártmányú kőolajszármazékokkal tisztítjuk a villamosgépeket, a beruházás után viszont áttérhetünk a vizes tisztításra. Akkor viszont, a mosás után ki kell szárítani és újra impregnálni a villamosgépeket. E módszer hatására a gépek élettartama növekszik, ritkábban kerülnek vissza újratekercselésre az Északiba, s ez mind a MÁV-nak, mind nekünk előnyös. *Számításaink szerint e húszmillió forintos beruházás három, három és fél év alatt megtérül.* A beruházási program az idén készül el, az üzembe helyezésre 1983 végén kerülhet sor.

E voltaképpen szerény fejlesztést a fokozódó feladatok is megkövetelik. A létszám növelésével immár nem számolnak, a MÁV viszont a mostani ötéves tervben 19 V63-as, 51 V43-as és 40 V44-es villamos mozdonyt vásárol, s mivel csupán a gőzöseket selejtezik, tetemesen megnő a járműjavítók feladata. *A V63-as mozdonyok a korábbi típusoknál korszerűbbek és magas szakmai igényt támasztanak.* Tirisztoros elektronikát rejtenek, belülről olyanok, akár egy nagy tudású számítógép; a Ganz Villamossági Művek készíti őket. A másik újszülöttet, a V44-est még nem ismerik.

Katasztrofális alkatrészhiány

A korszerűbb konstrukció, a vontatási főnökségek gondos karbantartása, valamint a járműjavító üzem minőségileg jobb munkája lehetővé teszi, hogy a korábbi 400 ezerrel szemben csupán 800 ezer kilométernyi megtett út után érkezzék be a mozdony nagyjavításra a műhelybe — a generáljavítás pedig 1,6 millió kilométer után válik indokolttá. Erre készülve a Ganz Villamossági Művek és a Ganz-MÁVAG szakemberei már az új mozdonyok megjelenése előtt ellátogattak az üzembe, hogy mind a termelésirányítókat, mind a technológusokat és a fizikai munkásokat felkészítsék az új feladatra.

— S mit ígér az alkatrészhelyzet?

— ...Ha az elmúlt években azt mondtam, hogy rossz, akkor most hadd fogalmazzak úgy: *katasztrofális* — válaszol az üzemigazgató. — Márciusban, a Badacsony-Lábdihegyen rendezett szakmai tanácskozáson a MÁV anyagellátásáért felelős szakemberek mondták el: *tavaly a Ganz Villamossági Művek budapesti üzeme a szerződött megrendeléseknek csupán 27, a bajai üzem pedig 45 százalékát teljesítette. A Ganz-MÁVAG sem szállított többet az igényelt alkatrészek 45 százalékánál. Sokat panaszkodtam már emiatt, de most úgy érzem: nekünk, a vasútnak kellene felébrednünk.*

— Miként?

— Egy-egy korszerű mozdony harminc-negyven évig van forgalomban. Nem várhatjuk el a gyártóktól, hogy ily hosszú időn keresztül ők legyenek az alkatrészellátók! Ahogy a gőzösöknél, vagy a teherkocsiknál többé-kevésbé önellátók vagyunk, a dízeleknél és a villamosmozdonyoknál is fel kellene készülni erre.

— A magyar gazdaságban sok példa volt már az ilyen kényszer-bütykölgetésre. Az eredmény kétes. Ráadásul az alkatrészgyártás újabb beruházást kívánna, s növelné a MÁV fejlesztési kiadásait... — *Kétségkívül e nézet sokak szemében már-már szentségtörésnek számít, de más a gépipar és más a vasút.* Ezeket a mozdonyokat csak mi használjuk, s nem házilagos barkácsolásra gondolok. Hozzávetőleg százmillió forintért bármelyik járműjavító felkészülhetne az alkatrészgyártásra. Ez az összeg nem nagyobb két-három mozdony áránál, s a vasút több tíz milliárd forintos beruházási keretéhez képest csekély költség. A gyártók tíz évre vállalják az alkatrész-utánpótlást, mi viszont mindaddig, amíg szükséges, a legkorszerűbb alkatrészek 98 százalékát elkészíthetnénk.

— Az Északi Járműjavító képes volna erre?

— A mi létszámhelyzetünk meglehetősen szorongató, de valamelyik vidéki járműjavító üzem alighanem képes volna rá. S ha most kimennénk a parajosba, hogy megnézzük: hány életképes mozdony vesztegel ott alkatrészhiány miatt, menten kitűnne: ama két-három új mozdonnyal egyenértékű beruházás igen hamar megtérülne. Kevésbé demoralizáló volna odaállni az emberek elé: *dolgozzanak jobban... miközben alkatrész nincs.* Fogaskerekek, csapágyak, csapszegek, perselyek, dugattyúgyűrűk; tőlük is függ —ha nem elsődlegesen tőlük —, hogy a javítóüzem, sőt az egész MÁV miként tehet eleget a hatodik ötéves terv céljainak.

A parajosból tekintve, úgy vélem, nem lehet Balogh Sándor javaslatát egyetlen kézlegyintéssel elintézni. E javaslat közgazdasági és műszaki elemzést érdemelne.

A kollektívára lehet számítani

Ám maradjunk az üzem kapuin belül. Az adott körülmények között miként képes a kollektíva eleget tenni a soros feladatoknak?

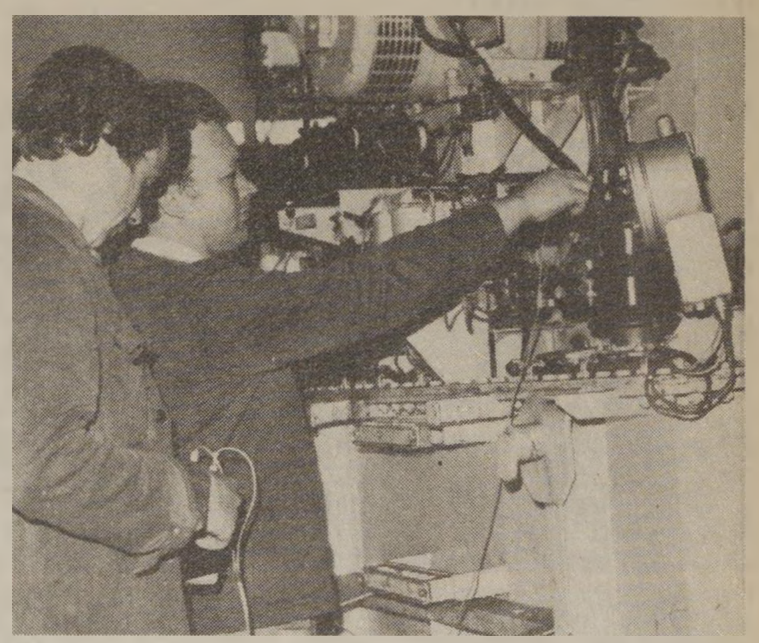
— Ha az üzem nem ért is el dobogós helyezést, de néhány területen, rövidebb távon sikerült figyelmet keltenünk — mondja *Gál János*, az szb közgazdasági bizottságának vezetője. — *Például tavaly, az őszi csúcsforgalomra készülve elsők voltunk a járműjavító üzemek versenyében, s néhány brigádunk is kiemelkedő munkát végzett.* A MÁV kiváló brigádja lett 1977-ben a dízelmozdony javítóüzemből a *Petőfi*, 1978-ban a villamoskisgép javító üzemrészből a *Béke*, 1976-ban a mozdonyrészlegből a *Steinmetz kapitány*, tavaly pedig ugyanonnan a *Landler Jenő* brigád. Abból a gyárrészlegből kapta meg a *MÁV Kiváló Brigádja* címet 1979-ben a *Tyereskova* brigád, a villamos nagygépjavító osztály *Kandó Kálmán* brigádja pedig a sok társadalmi munkáért a Budapestért oklevelet kapta meg a Fővárosi Tanácstól. S hadd szóljak arról is: *tavaly a Szép, tiszta, virágos Budapestért mozgalomban a X. kerület végzett az első helyen, a kerületen belül pedig az Északi Járműjavító.*

— A hatodik ötéves tervre új munkaverseny-szabályzatot készítünk elő, a második negyedévtől alkalmazzuk. Az anyagi ösztönzést progresszíven növeljük, s év közben is mód lesz — akár három havonta — az anyagi elismerésre. A brigádok már az év elején részletesen lebontott munkaterveket kaptak, kiegészítve az újítási feladattervvel.

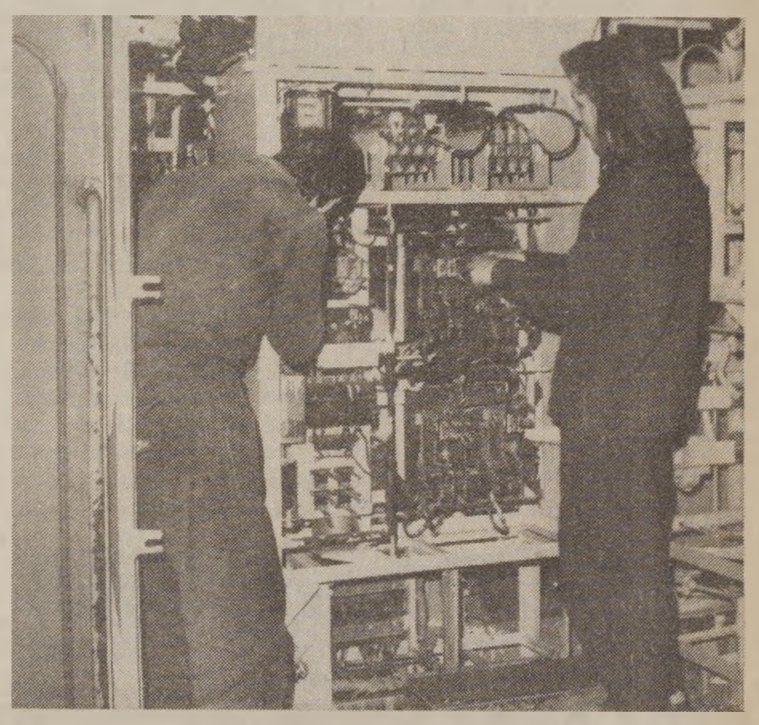
Kassai József, az szb-titkár helyettese hozzáfűzi:

— *A mostani ötéves tervidőszakban a létszám megtartásáért az eddigieknél többet kell tennünk. Nem jó, hogy alig van szakmunkástanulónk... vonzóbbá kellene tenni az Északit.* A hetvenes években a munkavédelemben érdemi előrelépés volt, javultak a technikai feltételek, a munkakörülmények és az oktatás színvonala is. Előnyösen változott a vezetők szemlélete: embercentrikusabb lett, még akkor is, ha elvárja a jó eredményeket. Ha ezen az úton haladunk tovább, akkor a nyolcvanas években továbbléphetünk.

Földes Tamás



A Kandó Kálmán szocialista brigád tagjai — Czerman Mihály és Benesch Lipót próbatermi bemérők — a BLTH 120 típusú főtranszformátor mérését végzik



A Tyereskova szocialista brigád két tagja felszereli a V 43 mozdonyra a H2-es szekrényt



Magyar József és Tóth József dízelmotor-szerelők a turbina-forgórész mikrométeres ellenőrzését végzik
(Laczkó Ildikó felvételei)

KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI HÓNAP

Aki keres, talál — munkavédelmi feladatot

A *szentesi körzeti üzemfőnökség* dolgozói még *az SZKP XXVI. kongresszusának tiszteletére* elhatározták, hogy az eddigieknél is több figyelmet fordítanak a balesetmentes munkára, a baleseti veszélyforrások felszámolására. E cél megvalósítása érdekében *márciust közlekedésbiztonsági és munkavédelmi hónappá nyilvánították.*

Az egész hónapot átfogó, gazdag programot állítottak össze. Több közlekedésbiztonsági előadást tartottak a vasútigazgatóság és a BM szakembereinek bevonásával. Az üzemfőnökség területén *újjászervezték a munkavédelmi őrséget.* Jelenleg 23 üzemegységnél tevékenykednek munkavédelmi őrök, részükre az elmúlt napokban tájékoztató előadást tartottak. A hónap során a mozdonyvezetőkből alakult alkalmi brigádok próbaszerűen megvizsgálták a vontatójárművek közlekedésbiztonsági állapotát. Az előadások, ellenőrzések során *munkavédelmi újítások* beadására is felkérték a dolgozókat.

Az eseménysorozat áprilisban fejeződik be. Ekkor rendezik ugyanis a *Nemzetközi Vasutas Munkavédelmi Heteket.* Ehhez a szentesiek munkavédelmi vetélkedővel csatlakoznak. *A győztesnek a városi közlekedésbiztonsági tanács külön díjat ajánlott fel.*

Tudáspróba — dízelmozdonyon

Tizennyolcan versenyeztek a döntőben

A vasúti járműjavító üzemek és vontatási főnökségek legjobb dízelmozdony-szerelő szakmunkástanulói március 11—13-án Szentesen, a vontatási telep tanműhelyében versenyeztek *a szakma kiváló tanulója* címért. Az országos versenyen résztvevő 18 fiatalnak először írásbeli kérdésekre kellett válaszolni. Ezt követte a *gyakorlati vizsga:* a tanműhelyben, majd a dízelmozdonyon. A versenyzők

M44 típusú mozdony revízióját végezték el.

A gyakorlati feladatok végrehajtása során többek között szelephézag-állítást, fékállítást, kenőpárna készítést és beszerelést, továbbá lakatosmunkát végeztek.

A szakmunkástanulók

figyelemre méltó szakmai felkészültségről adtak számot.

A végig szoros versenyből *Sebők Ferenc*, a szentesi körzeti üzemfőnökség tanulója került ki győztesen. Második a szintén szentesi *Hegyi Ferenc* lett. Harmadik helyezést *Kürti László*, az Északi Járműjavító tanulója szerezte meg. A három fiatal a verseny utolsó napján soron kívül sikeres szakmunkásvizsgát is tett, vagyis

tanulókból szakmunkásokká léptek elő.

Az országos döntő zavartalan lebonyolításáért a szentesi 603. sz. Szakmunkásképző Intézet és a körzeti üzemfőnökség dolgozóit illeti a dicséret.

(gellért)

448 DOLGOZÓ MÁSODIK OTTHONA

Új munkásszálló a Tatai úton



Gulyás János vezérigazgató-helyettes beszédét mondja

Rákosrendező szomszédságában március 30-án ünnepélyesen átadták a MÁV legnagyobb, 448 személyes munkásszállóját. Az avatáson megjelent *Pullai Árpád* közlekedés- és postaügyi miniszter, *Szücs Zoltán*, a MÁV vezérigazgatója, *Szemők Béla*, a vasutas-szakszervezet titkára, *Nagy Károly*, a Vasúti Főosztály pártbizottságának titkára, *Kiss Károly*, a budapesti vasútigazgatóság vezetője.

Dr. Erdélyi Tibornak, a Vasúti Főosztály osztályvezetőjének megnyitója után *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes mondott ünnepi beszédet.

— *A vasút, különösen az utóbbi években, tervszerűen foglalkozik dolgozói szociális helyzetének javításával* — mondta bevezetőjében a vezérigazgató-helyettes. — *Erről azért is fontos szólni, mert ma már az embereket nemcsak a jobb kereseti lehetőség köti munkahelyükhöz, hanem igen nagy súllyal szerepel ebben a munkahelyi közérzet, a bánásmód, a szociális ellátás is. Ez tehát jelentős munkaerőt-megtartóvá vált napjainkban.*

A MÁV munkásszállásait vizsgálva — mitagadás — akad még teendő. Egész sorát találjuk az olyan munkásszállásoknak, amelyek a legminimálisabb igényt sem képesek kielégíteni; elavultak, tehát megérettek a lebontásra. Ezek pótlására a VI. ötéves tervben mintegy ezerháromszáz személy befogadására alkalmas szállók építését tervezik, többnyire a fővárosban.

A most átadott épület ötszintes korszerű, úgynevezett UNIVÁZ előregyártott technológiával épült 2 év és négy hónap alatt. A tervezők — a MÁV Tervező Intézet 2. számú irodájának kollektívája — olyan megoldásokat alkalmaztak, hogy a lakószobák a szabadtérre nyíljanak, a mellékhelyiségek, a raktárak, a tárolóhelyek pedig a folyosók által közre zárt traktusokban helyezkedjenek el.



A szalagátvágás ünnepélyes pillanatai
(Laczkó Ildikó felvételei)

Az épület földszintjén találhatók a társadalmi és közösségi helyiségek (könyvtár, étterem, társalgó, játékszobák, büfé), ezenkívül *minden emeleten társalgó és tévészoba is található.* A hálószobák négyágyasak. Alapvető változás a többi szállóval szemben: *minden lakószobát hidegmelegvizes mosdókkal és hűtőszekrénnyel láttak el.* Ugyancsak különlegességnek számít az is, hogy elsőként ebbe a MÁV munkásszállóba szereltek liftet.

A 105 millió forint értékű beruházás általános kivitelezője a MÁV Magasépítési Főnökség volt. A szakipari munkák legnagyobb részét a *MÁV Szak- és Szerelőipari Főnökség* végezte el. Ezenkívül még 12 külső vállalat működött közre a részfeladatok megvalósításában.

A vezérigazgató-helyettes beszéde végén arra kérte a leendő lakókat, hogy *érezzék magukénak ezt a létesítményt, legyen ez a második otthonuk, védjék annak épségét, vigyázzák, óvják felszerelési tárgyait.*

Gulyás János ünnepi beszéde után Pullai Árpád két *miniszteri*, Szücs Zoltán pedig három *vezérigazgatói dicséretet* adott át. Ezt követően *Major Attila*, a szálló egyik lakója átvágta a nemzeti színű avatószalagot, és a vendégek megtekintették a MÁV legnagyobb munkásszállóját, amelynek üzembe helyezésével most már 5276 dolgozónak képes második otthont biztosítani a vasút.

séra

Április 1-től:

Módosították a miskolci igazgatóság körzethatárát

A MÁV Vezérigazgatóság döntése alapján április 1-től módosult a miskolci vasútigazgatóság körzethatára. Az igazgatóság irányítása alá került a *Hatvan—Somoskőújfalu*, a *Hatvan—Újszász*, a *Hatvan—Pécel* és az *Aszód—Galgamácsa* vasútvonalszakasz. A szervezeti módosítás a fuvaroztatókat csak annyiban érinti, hogy az említett vonalszakaszokon a személy- és áruszállítási igények zavartalan lebonyolításáért ezentúl a miskolci igazgatóság a felelős. A változás része a vasúti szervezet egyszerűsítésének. Az igazgatósági körzethatárok módosításának célja az, hogy egymás között egyenletesebben, arányosabban osszák meg a feladatokat.

A MÁV vonalhálózata évtizedekkel ezelőtt alakult ki. Az utóbbi években elkezdődött ésszerűsítési program hivatott arra, hogy a korábbi merev gyakorlatot a mai követelményekhez igazítsa.

Egyetértésben a kirendeltekkel

Amikor a *Budafok-Háros* állomáson dolgozó *Petőfi* brigádról érdeklődtem, a következő jellemzést hallottam a kollektíváról: *jól megférnek ebben a brigádban a kirendeltek és a helybeliek.*

Miért érdekes ez? Legfőképpen azért, mert nem mindenütt dolgoznak ilyen harmonikus egyetértésben. Hallottam egy-két történetet arról, hogy némelyik budapesti pályaudvaron ellentétek feszülnek a kirendeltek és a nem kirendeltek között. Hadd tegyem hozzá: kissé egyoldalú ellentétek, mert nem a munkásszálláson, vagy a mindennap hazajáró néz ferde szemmel kollégájára. Más, sokszor érthetetlen dolgok játszanak közre e jelenség kialakulásában.

Háros on, a Petőfi brigádban példás az együvétartozás, s a napi munkák elvégzése, a kötelesség teljesítése előbbrevaló a filléres bérügyi gondoknál. Hamar rájöttek: *szükséges, hogy összefogjanak, összeadják erejüket, igyekezetüket, mert csak így tudják elvégezni a rájuk háruló munkát.*

Átvállalás Kelenföldről

Nem túlzás, hogy ezen az állomáson nemcsak a Petőfi brigád tagjainak, hanem valamennyi dolgozónak kétszeres teljesítménnyel kell dolgoznia azért, hogy a vasúti szállításban ne legyen fennakadás. *Jakubik József* állomásfőnök röviden így jellemzi a helyzetet:

— *A kelenföldi átépítések miatt jó ideje harminc százalékos többletmunka nehezedik az állomásra. Kilencven emberre lenne szükség ahhoz, hogy a napi feladatokat folyamatosan, biztonságosan ellássuk. Jelenleg a nagyrészt a celldömölki kirendeltekkel együtt negyvenhét vasutas teljesít szolgálatot. A munka meg egyre több.* A vagonba rakott áruk negyven százaléka a *Hungarovin* borgazdaságaitól származik, és kapcsolatban állunk egyéb cégekkel, így a *papírgyárral*, a *szeszgyárral* is. Naponta harminc kocsi telik meg a különféle áruval: palackozott borral, pezsgővel, kartonpapírral. S a mi embereink mindent megtesznek azért, hogy ezek a termékek időben elinduljanak az ország különböző tájaira vagy külföldre. A tőlünk induló exportszállítmányok harminc százaléka a tőkés országokba, nagyobb hányaduk a környező szocialista országokba kerül.

— Bizonyára az állomás dolgozóin is múlik, hogy az áru milyen minőségben érkezik rendeltetési helyére.

— Ez leginkább a szállítatóktól függ, hiszen a csomagolást és a rakodást nem mi, hanem ők végzik. A törékeny áru, a palackozott bor, a pezsgő, a különféle üveges italok már a vagonba rakásnál megsérülhetnek, s persze kárt szenvedhetnek a későbbiekben is; például a tolatásnál.

Zsörtölődés nélkül...

— Miképpen felelhet meg a brigád a mind magasabb minőségi követelményeknek? — kérdezem ezúttal a Petőfi brigád vezetőjét, *Pénzes József* forgalmi szolgálattevőt.

— *Nálunk a jól megszervezett, lelkiismeretes, pontos munka egyenlő a minőséggel* — mondja legalább olyan szaporán, mint amilyen gyorsan a biztosítóberendezést kezeli. — Ezen az állomáson ő a „termelés" legfőbb parancsnoka. — Reggel, vagy délelőtt kellett volna jönnie — mondja szabadkozva — akkor nincs ekkora forgalom, nyugodtabban beszélgethetnénk.

Közben arra gondolok, hogy valahol itt kezdődik a minőség, ebben a helyiségben, ahol ő dönti el, hogy melyik szerelvénynek hányadik vágányra kell állnia.

— Mi akkor dolgozunk jól, ha időben a partnerek rendelkezésére bocsátjuk a kért vagonokat. *Ez is egyfajta minőség.* Nem mindegy hogyan, milyen figyelemmel végzi dolgát a váltókezelő, a kocsirendező és a tolatásvezető. A rakott kocsik rendezésénél, a szerelvénybe történő besorolásánál nagyon kell vigyáznunk. *Ez nálunk alapszabály.*

— *A napi munka annyira sok, hogy alig tudjuk kiadni a szabadságokat* — veszi át a szót az állomásfőnök —, *de az emberek nem zúgolódnak. Tudomásul vették, hogy akkor mehetnek szabadságra, amikor lehetséges. Alkalmazkodtak az állomásra háruló feladatokhoz, felelősséget éreznek a munkahelyük iránt.*

— *Barátságban dolgozunk így együtt a brigádban. Nemcsak a hangosbeszélő hangszórója köt össze bennünket, hanem az egymásrautaltság is* — mondja *Szélesi István*, az egyik kirendelt dolgozó.

Nemes vetélkedés

— Ebben a brigádban sose volt ellentét kirendelt és nem kirendelt között?

— *Rám még soha nem mutogattak, de a többire sem, mert mi becsületesen elvégezzük a munkát, és nem fáj a foga senkinek a másik pénzére.*

A kirendeltek nemcsak ebben a brigádban, hanem a többiben is megállják a helyüket. Szélesi Pista pedig — amellett, hogy naponta kiválóan ellátja feladatait — magával tudja ragadni az embereket. Talán egy szemernyit neki is köszönhető, hogy ez a kollektíva tűnt ki leginkább a teljesítményével, és a többi brigád előtt jócskán vezet a munkaversenyben. **(b. f.)**

Sikerklub — klubsiker

A *szombathelyi járműjavító* dolgozói sikerklubként tartják számon az ez év januárjától életre hívott szocialista brigádklubot.

Érdekes, változatos programjával — hétről hétre — osztatlan sikert arat az üzem kollektívái körében, jelentős segítséget ad és lehetőséget kínál a tartalmas, formális vonásoktól mentes kulturális vállalások teljesítéséhez is.

A klub március 9-i programjában a Magyar Tanácsköztársaság történetéből összeállított *szellemi vetélkedő szerepelt.* Nagy érdeklődés mellett — 73 brigádból mintegy 220 fő részvételével — két fordulóban lebonyolított vetélkedő nagy sikert aratott. Az első helyet a dízel-mozdonyjavító osztály *„Universal"* brigádja szerezte meg.

A vetélkedő I—VI. helyezettjei vásárlási utalványt, illetve az üzem tömegszervezeteinek könyvjutalmát kapták ajándékul.

REKVIEM AZ ŐRHÁZAKÉRT

Emberi tulajdonság, hogy gyakran olyasminek az elmúlását is megsiratjuk, ami törvényszerű. Mert kinek hiányzanak ma a vasútvonalak mentén az egykori őrházak, vagy ahogy népiesen mondták —, a bakterházak. A vasútnak bizonyára nem, hiszen az utóbbi két évtizedben többet fejlődött, korszerűsödött a MÁV, mint azelőtt száz év alatt.

Én mégis úgy nézek a romjaikra, vagy a még itt-ott álló, *de már lakatlan őrházakra, mint elhagyott, viharvert madárfészkekre, ahol valamikor meleg volt, élet lakozott. Mert az őrház is fészek volt, emberfészek.* Megfordultam jó néhányban, s tudom, hogy ezekből a fészkekből hosszú évtizedeken át „madárrajok" röpködtek ki, és ezek a fiókák nagyobbrészt a vasút szolgálatában, a vasút mentén raktak családi fészket.

Ezek emlékét idézem a vonaton, útban Budapestről Sátoraljaújhelyig. Hány vasúti őrház lehetett ezen a vonalon is? És mennyi volt az országban?

Petri bácsinak — akit jól ismertem —, hét gyermeke volt. Húsz évig emelgette a síneket és verte a bazaltot a talpfák alá, mint pályamunkás, amíg megkapta az egyik őrházat. *A bakterok egészséges emberek voltak, sokáig éltek, és negyven évi szolgálat előtt nemigen mentek nyugdíjba.* Nehéz volt kivárni az üresedést.

Petri bácsi kivárta, kiérdemelte, hogy nagy családjával beköltözhessen a régen óhajtott őrházba. Micsoda boldogság. Pedig az egyik falu öt, a másik meg négy kilométerre volt az őrháztól.

Csodáltuk a téli, zimankós időben innen érkező iskolatársakat, s irigyeltük őket nyáron, amikor övék volt a két falu közötti széles határ. De legjobban Petri bácsit csodáltuk, amikor kurblizni kezdte a telefont, és hol az egyik, hol a másik állomással beszélt, vagy a szomszédos kollégáival értekezett. Amikor meg vonat robogott el és ő ott állt, mint egy ércszobor, zászlóval, két méternyire a csattogó kerekek mellett, valósággal a hideg futkosott a hátunkon: *ez aztán a bátor ember.*

Az állomáson volt főnök, piros sapkás forgalmista, váltókezelő, raktáros, de a mi szemünkben a bakter volt a vasutas, aki ha nem áll ott mindig a posztján, még a gépszörnyek, a nagy füstös mozdony vezetői is elbizonytalanodtak. Ha Petri bácsi nem szalutált nekik, s ebben a köszöntésben benne volt, hogy *„minden rendben"* — hát hogyan tovább?



A robogó vonat ablakából nézem, nézegetem a bakterházak romjait. Udvarukat felverte a gaz. Nem kapirgálnak rajta tyúkok, nem acsarkodnak a robogó vonatokra loboncos szőrű kutyák.

A vonatom 80-100 kilométeres sebességgel robog. Útját — a régi bakterok helyett —, automata térközjelző-berendezések igazgatják. Szakemberektől tudom, hogy fennállása óta még soha nem volt olyan biztonságos a vasúti közlekedés, mint most, napjainkban.

A teljes biztonságérzetemhez nekem mégis hiányzanak a bakterok. Hogyan is mondjam? Azt csak a velem egykorúak érzik igazán, hogy milyen erősen sugárzott róluk a nyugalom, ahogy ott álltak zászlóval, vagy lámpával kezükben az őrház mellett.

De folytathatnám az emlékezést azzal, hogy ezek a vasúti őrházak mind-mind megannyi kis melegházai voltak a vasutaspalántáknak. *Petri bácsi hét gyermekéből is négy szolgál, a vasútnál.*

Ha valaki, valamifajta származási felmérést végezne a kiváló vasutasok között, — érzésem szerint — kiderülne, hogy nagyon soknak (különösen akik most készülnek nyugdíjba), vasúti őrházban ringott a bölcsője.

Ne értsen félre az olvasó. Nem akarok én most valami bakterházmentő-akciót kezdeményezni. A fejlődés, a korszerűsítés könyörtelenül félretólja útjából azt, amire nincs szükség. *Meg ki vállalná ma már, hogy lakott településektől távolra eső bakterházakban élje le az életét, amikor a falvakból is a városok felé igyekszik a fiatalság.*

Egy dolognak viszont nagyon tudnék örülni, s azt hiszem, velem együtt sokan. Ha valahol az ország egyik vasútvonala mentén a MÁV rendben tartana egyetlenegy bakterházat, már csak muzeális értékként is.

Dávid József

FÜZESABONY FŐNÖKE

Hivatásnak tekinti a fiatalok nevelését

A budapest—miskolci fővonal egyik fontos állomása *Füzesabony*. Jelentősége közismert. Nagy átmenő- és helyi forgalmat bonyolít le. Le- és feladási forgalma is figyelmet keltő. Így tehát nem véletlen döntés eredménye, hogy ez is körzeti üzemfőnökség székhelye lett.

Gulyás Lajos főfelügyelővel, az állomásfőnökkel beszélgetünk. Zömök, mosolygós, hófehér hajú ember. Mindenki tudja róla, hogy *megköveteli a fegyelmezett munkát és a példás magatartást*. Immár 40 éve, hogy eljegyezte magát a vasúttal. Azóta különböző helyeken teljesített forgalmi szolgálatot, de a pályaíve mindig visszatért Füzesabonyhoz.

— *Szerettem Abonyt mindig* — mondja, és érezni szavainak súlyát. — *Ezt a nagy forgalmat, ami itt naponta zajlik, a villamosítás, a pályaépítés, a szállítási teljesítmények egyre növekvő gondját.*

1957-ben lett először vezető: *főnökhelyettes* Nyékládházán. Ugyanebben a beosztásban Füzesabonyban, Kál-Kápolnán is teljesített szolgálatot. Az üzemfőnökségi szervezés során azonban nem vállalt a jelenleginél magasabb beosztást, kijelentve, hogy a hátralévő két évet állomásfőnökként szeretné eltölteni Füzesabonyban, ahol a vasutat kezdte.

— *Mindig szerettem a fiatalokkal foglalkozni. Tanítani, képezni őket, és bevezetni az itteni munka sűrűjébe* — magyarázza —. *Egy ilyen erős forgalmú vonal, mint a miénk, sokoldalú együttműködést kíván. Menetirányítókkal, mozdonyfelvigyázókkal és egyre inkább fiatal szakemberekkel kell tárgyalni, hogy a vasút menjen. Az üzemfőnöknek például a nevelés „aprómunkájára" nincs lehetősége ...*

Mint a beszélgetésből kiderült, ő maga is vasutas dinasztia tagja. Családjából a nagyapa, az apa, neki két fia, fiainak az apósai és az egyik menye szintén a vasútnál dolgozik. Testvéröccse, István, a Vezérigazgatóság dolgozója.

— *A fiaim műszaki vonzódást éreztek, így hát az egyik pályamester lett, a másik pedig a hídépítési főnökségen dolgozik. A parolin színe senkit sem választhat el egymástól a családban, s szeretném ezt a munkahelyen is általánossá tenni, mielőtt nyugdíjba megyek ...*

V. Szabó Béla

Aktívaértekezlet a KPM-ben

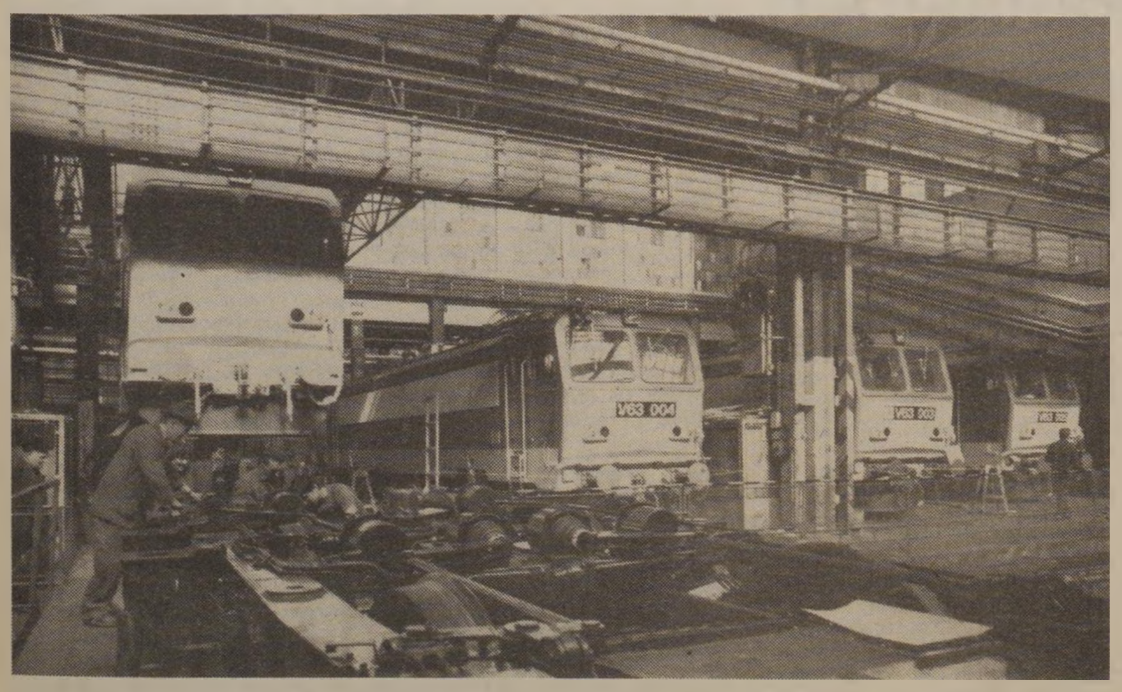
A közelmúltban, egy hónap alatt két alkalommal tartottak aktívaértekezletet a Közlekedés- és Postaügyi Minisztériumban a tárcához tartozó ágazatok, illetve vállalatok vezetői részére. Az első alkalommal Faluvégi Lajos, a Minisztertanács elnökhelyettese, Szikszai Béla és Horváth Ferenc, az MSZMP KB gazdaságpolitikai osztály vezetőjének helyettesei tartottak tájékoztatást gazdasági helyzetünkről, s a VI. ötéves terv célkitűzéseiről.

Március 30-án, a második aktívaértekezleten pedig Urbán Lajos államtitkár és Klézl Róbert miniszterhelyettes a közlekedés, ezen belül az egyes ágazatok speciális feladataival ismertették meg a résztvevőket.

Urbán Lajos részletesen foglalkozott a korszerűsített közlekedéspolitikai koncepció főbb megállapításaival és a végrehajtására hozott munkaprogram teljesítésével kapcsolatos tapasztalatokkal, tekintettel a megváltozott kül- és belgazdasági körülményekre. Végezetül a közlekedés vezetőit foglalkoztató tennivalókról beszélt.

Kommunista műszak 2000 résztvevővel

A székesfehérvári körzeti üzemfőnökségen március 16. és 21. között kommunista műszakot rendeztek, amelyen kétezer dolgozó vett részt. A brigádok többek között elvégezték a személykocsik külső és belső tisztítását, a külszolgálatoknál pedig az állomások környékét csinosították. *Bodajk* és *Mór* állomások környékén felújították a turistaútvonalakat jelző táblákat. *Székesfehérvár* és *Pusztaszabolcs* rendező-pályaudvarain a vagonokból kihullott árukat takarították össze és szállították el.



A MÁV járműparkjának újdonsága lesz a Ganz-MÁVAG-ban most elkészült 5 ezer lóerős tirisztoros vezérlésű villamos mozdonyok első sorozata. A nagy teljesítményű, korszerű vasúti mozdonyok villamos berendezését a GANZ VILLAMOSSÁGI MŰVEK, járműszerkezeti részét a Ganz-MÁVAG gyártja.

(MTI fotó: Sarkadi János)

HÁROM ÉVVEL A MAGAS KITÜNTETÉS UTÁN

Az Állami-díjas Dózsa brigád nem pihent meg a korábbi babérokon

A szentesi építési főnökség *Dózsa szocialista brigádja* 1960-ban az elsők között alakult meg az országban. A nagy múltú brigád 20 év alatt a sikeres állomások sorát hagyta maga mögött. A közösség összetartó ereje olyan bő kosár, amelybe belefférnek az örömök, a nehézségek, az egyéni kezdeményezések, az ambíciók. A brigád nyolc tagja az alapítók közül való, és most velük együtt tizenegyen tevékenykednek.

A Dózsa szocialista brigád többször kapott magas kitüntetést, de legbüszkébb — méltán — az 1978-ban kiérdemelt *állami díjra*.

MINDIG ÚJABB LENDÜLETTEL

A nagy múltú brigádok között sokat találunk, amelyek a csúcs elérése után visszaesnek, elfáradnak. Tagjaik ugyan még aktív dolgozók, de a brigád idő előtt „nyugdíjba vonul". Nincs erejük újítani, mert — úgy vélik — már mindent elértek. Más, neves brigádok összetétele annyira megváltozik, hogy az új tagok szinte mindent elölről kezdhetnek, mivel elődjeikhez nem tudnak felnőni, és csak a nevüket használják. Használják — *mert használhatják*. A brigádkitüntetéseket — mint a díszes ruhát — alkalmakkor viselik, az azokhoz tartozó tartalmat viszont alig ismerik.

A Dózsa brigád életében a magas kitüntetés óta már három év telt el. Újra felkerestük az Állami-díjas brigádot. Arra voltunk kíváncsiak: *van-e még új céluk?*

— *Városföld a második otthonunk. Munkáséletünk nagy részét itt éljük, a szocialista brigád pedig a mi nagy családunk* — mondja *Kovács Ottó*, a brigád tagja, szakszervezeti bizalmi —. *Mindig csinosítunk valamit munkahelyünkön, hogy otthonosan érezzük magunkat.*

Az Állami-díj csillogó fényében töretlenül élik a szocialista brigád közösségi életét. A Dózsa brigád szemlélete rugalmasan alkalmazkodik a gazdasági élet követelményeihez. Ezzel is összefügg, hogy valamennyien több szakma mesterei. A szocialista brigád célkitűzéseinek megfelelően olyan szakmai ismereteket szereztek, amelyek már rég termőre fordultak. Sokirányú szakképzettségüket és közgazdasági szemléletüket hasznosítják. Alapképzettségük: *sínhegesztő szakmunkások*. A gazdasági élet azonban új meg új rangsorokat állít fel. Az elmúlt évben a helyzet azt kívánta, hogy munkájuk 55 százalékát a kötőtelepen, felépítményi munkával töltsék ki. Ez sem okozott számukra gondot, szívesen csinálták. A *Petőfi* brigáddal és a három pályamunkás szocialista brigáddal együttműködve olyan minőségi munkát végeztek, amellyel jelentősen hozzájárultak a főnökség 1980. évi kiváló szintjének eléréséhez. A *kongresszusi műszakok* során a férfiak a kötő- és bontótelep bővítésén dolgoztak. A nők könnyebb munkát végeztek. Geocsavarokat válogattak.

HA CSÖRREN A TELEFON

A balesetmentes munkára nagy gondot fordítanak. A rendkívül veszélyes munkakörülmények ellenére *18 éve nem volt balesetük. Nem a véletlen műve ez. Újításaik között is számos a munkavédelmi jellegű.*

Ki tudja hányszor csörren a telefon:

— *Halló, Dózsa brigád? Betörött az ablak, az ajtókat is meg kellene igazítani, lakatosra volna szükség, csöpög a csap, van-e asztalosuk, az iskolát kellene gyorsan kisegíteni.*

Nem is lehetne megszámolni, hányszor és hányféle kéréssel fordultak a brigádhoz, s ők egyszer sem mondtak nemet. *Kovács Ottó és Berényi Ferenc a fővállalkozó.* Ők minden apró munkát megszerveznek, ők adják a munka lendületét. Most az motoszkál a fejükben, hogyan lehetne a brigád szabad kapacitásában, vagy szabad idejének egy részében önálló vállalkozó. Hogyan lehetne a gépeket, a berendezéseket jobban kihasználni a gazdaságos többlettermelés érdekében. *Ha önálló vállalkozásban idegenek is dolgozhatnának, jól járna a főnökség, a vasút és a brigád is. Mindezekhez azonban elvi és gyakorlati indításra lenne szükség.*

Nagy megtiszteltetés érte tavaly őket. Az ősszel meglátogatta a brigádot *dr. Korom Mihály*, az MSZMP Politikai Bizottságának tagja, a KB titkára és kíséretében *dr. Román Pál, dr. Gajdócsi István* és *dr. Körös Gáspár*. A magasrangú vendégek megismerkedtek a szocialista brigádokkal, és megtekintettek egy korszerű technológiával végzett sínhegesztést. A városföldi hegesztő brigádok elismerését jelentette, hogy *munkahelyükön rendezték meg a sínhegesztők országos napját* fennállásuk 25 éves jubileuma alkalmából. A találkozón együtt ünnepeltek munkások, műszaki vezetők, a vezérigazgatóság szakértői és a *Miskolci Nehézipari Egyetem* elméleti kutató professzorai.

TARTALMAS SZABAD IDŐ

A szabad idő kulturált eltöltése életigényükké vált. *Utazó brigádnak is nevezik a Dózsa brigádot.* A múlt évben a többi között Nyíregyházán, Egerben és a Mátrában voltak. Debrecenben meglátogatták a Déry Múzeumot. A Prága—Drezda kirándulásukra a családtagok is elutaztak. *A drezdai vasútműszaki főiskolával élénk a kapcsolatuk.*

Többen társadalmi tisztséget látnak el. Határozott véleményükkel minden fórumon jól képviselik nemcsak saját brigádjukat és dolgozótársaikat, hanem *tekintélyt szereznek az egész szocialista brigádmozgalomnak.*

A legmagasabb kitüntetés birtokában is *minden évben büszkék az újra elnyert szocialista brigád címre.* Nem a korábbi érdemeik kamatából kapják a legújabb aranykoszorús fokozatot, hanem újabb munkasikereikért, szocialista közgondolkodásukért és mindig megújuló tettrekészségükért.

Fogas Pál

A gyár kéri:

Irányvonat vigye a konzervet!

A fuvaroztató felekkel való jobb együttműködés és szorosabb kapcsolat kialakítása érdekében *fuvarozói konferenciát tartottak Szegeden*, a körzeti üzemfőnökségen. A tanácskozáson 42 vállalat képviseltette magát.

A tanácskozáson értékelték az elmúlt évi munkát, és feladatokat. A vállalatok képviselői ismertették a várható árufeladásokat. Csupán a *Szegedi Konzervgyár* 38 ezer tonna áru vasúti exportszállítását tervezi. A konzervek nagy részét *irányvonattal* szeretnék elküldeni, sőt áprilistól októberig húszlábas konténerek megrakását is vállalták. A *Kábelgyár* az SZKP XXVI. kongresszusának tiszteletére február végén szombat és vasárnapi berakással 39 vasúti kocsit indított útnak. A hódmezővásárhelyi KÉV az előszállítások idején 550 ezer tonna árut fogad.

Két évtized a brigádmozgalomban

A terézvárosi pályafenntartási főnökség dolgozói a közelmúltban bensőséges ünnepségen emlékeztek meg a *Kossuth*, a *Rákóczi* és a *Barátság* szocialista brigádok megalakulásának 20. évfordulójáról. A pft. Bulcsú utcai kultúrtermében megtartott ünnepségen mintegy nyolcvanan vettek részt.

Horváh János, az I-es számú főpályamesteri szakasz vezetője mondott beszédet. Külön is köszöntötte az alapítótagokat, majd ismertette a főnökség idei terveit. Utána fehér asztalnál folytatódott a beszélgetés, felidézve a régi emlékeket.

S. R.

MÁV—VOLÁN EGYÜTTMŰKÖDÉS

Első helyezést ért el a szécsényiek komplex brigádja

Szécsény állomás kőhajításnyira van a magyar—csehszlovák határhoz. Ezen a négy vágányból álló kis állomáson 25 féle árut kezelnek a vasutasok, a MÁV—Volán komplexbrigádban dolgozó kollektíva tagjai. A legfontosabb szállítmányok közé tartozik, a deszka áru, amely a Szovjetunióból érkezik az *Ipoly Bútorgyárba*. Ott kábeldobokat készítenek belőle, amelyeket azután Miskolcra, Debrecenbe, Szegedre és külföldre továbbítanak. Az állomás forgalma tavaly óta nagyon megugrott. Egy éve helyezték üzembe a *Gabonaforgalmi és Malomipari Vállalat* takarmánykeverő üzemét, amelybe többnyire Jugoszláviából érkezik havonta mintegy 500 vagon kukorica. Emellett az építőanyag, a tüzelő féleségek és a mezőgazdasági termények is jellemzők még az állomás forgalmára.

8+40 fővel

Az állomáson mindössze nyolc vasutas dolgozik. A volánosok negyvenen vannak. Az állomás fel- és leadása havonta mintegy 3800 tonna, ebből a vasutasok részesedése körülbelül 40 százalék.

Az 1980. évi munkájuk alapján a Szécsény állomáson dolgozó vasutasok és volánosok, *kategóriájukban elsők lettek*. Ebből az alkalomból ünnepélyes külsőségek között adták át a kollektívának az oklevelet és a megérdemelt pénzjutalmat. A bensőséges összejövetelen szóba kerültek azok a kritikus időszakok, amikor hajszálon múlott, hogy a brigád képes-e teljesíteni a vállalásban foglaltakat.

— Nemegyszer megtörtént — mondja *Bartha Viktor* brigádvezető-helyettes —, hogy szombaton ott álltak a kocsik kirakatlanul. Ilyenkor a dolgozók 16 helyett 20 óráig is bent maradtak, hogy az árut időben átadhassák a fogadónak, s ezáltal az üres vagonokat is mielőbb útjára bocsáthassák. Így érhettük el, hogy *a munkaszüneti napokon érkezett küldemények 91 százalékát késés nélkül raktuk ki*. A kocsiállás ugyanakkor évi átlagban alig haladta meg a másfél százalékot.

Adnak a szakmai tekintélyre

— *Ez az utóbbi két számarány országosan is kiemelkedő* — magyarázza *Szoó Béla*, a 2-es Volán Vállalat igazgatója. — *Már eddig is sok kiváló eredmény született a MÁV—Volán komlexbrigád mozgalomban, de a legfőbb feladatokat egyik sem teljesítette olyan pontosan, mint a szécsényiek.*

— Mivel magyarázható a kollektíva szorgalma, összehangoltsága? — kérdezem *Jancsó Istvántól*, a komplexbrigád vezetőjétől.

— Nagy előnyünk, hogy mind a vasutasok, mind a volánosok többsége szécsényi lakos. Ebből is következik, hogy személyesen jól ismerik egymást. *Így presztízs-kérdést csinálnak abból, hogy a szülőfalujukban levő munkahelyük tekintélyén ne essen csorba.* Az egy helységbe való tartozásnak nagy előnye még az is, hogyha valamilyen rendkívüli szállítmány érkezik, rövid időn belül értesíthetjük egymást.

— Milyen tényezőket teljesítettek még ahhoz, hogy a IV. csoportból a harmadikba kerülve is képesek voltak az élen maradni?

— Szerencsére minden tagunk jó munkabíró, becsületes ember — válaszol ismét Bartha Viktor. — Vegyük alapul az előírt rakodási időt, amelyet 6,48 órában állapítottak meg. Ezt mi *csaknem 60 perccel csökkentettük*. Ez természetesen nem csupán a nyers erőnek köszönhető, hanem annak is, hogy *mindig igyekeztünk szervezettebben dolgozni, és a gépesítés is 15 százalékkal növekedett*. Mindenkor nagy súlyt fektettünk a társadalmi tulajdon védelmére, és az áruk épségének megóvására is megkülönböztetett figyelmet fordítottunk. Nem is tudnám megmondani, hogy mikor jegyzőkönyveztek nálunk utoljára töréskárt. *A dézsmálás meg állomásunkon szinte ismeretlen fogalom. De ugyanezt mondhatjuk el az üzemi balesetekről is.*

Többre is képesek

— Az idén ismét nőtt Szécsény állomás szállítási terve. Képesek lesznek-e megbirkózni a nagyobb feladatokkal?

— Erre már korábban is gondoltunk. Az egyik legfontosabb feladatunk most *tovább finomítani az információk közlését. Ez az irányvonatok képzésénél lényeges szempont.* Nálunk is megjelentek már az *egységrakományos áruk*. Ezeknek kirakása nem tökéletes, mert nincs megfelelő oldalrakodó, és így targoncát nem tudunk használni. Ha ehhez a MÁV-tól és a Volántól segítséget kapunk, *a többi már a mi dolgunk lesz.*

Séra Sándor

SAJTÓSZEMLE

Mit írnak rólunk?

Vasutasok munkájáról, helytállásáról, példaadó szolgálatáról, közéleti tevékenységéről szólnak az itt következő írások, amelyeket megyei és üzemi újságokból válogattunk.

Napló

Részlet a *„Diesel-doktorok Tapolcán"* című riportból:

„Ma már megszokott a MÁV tapolcai körzeti üzemfőnökségének javítóműhelyében, hogy nem gőzösöket javítanak. A karbantartók Bánki Donát szocialista brigádja — a Magyar Népköztársaság Kiváló Brigádja — régóta jó kapcsolatot tart járműjavító szocialista brigádokkal. A korábbi brigádkapcsolatok egy része ugyan megszűnt, de legelső szerződésük máig él: *a múlt hetekben újították meg az Északi járműjavító Lenin brigádjával.* Az együttműködés célja a dízelmozdonyok üzemkészségének, üzembiztonságának javítása, a karbantartási munkák gazdaságosságának növelése, valamint egymás munkájának jobb megismerése.

— A gazdaságosságot hogyan tudják javítani? — kérdezzük *Belák János* brigádvezetőtől.

— Szelepülést csiszoltam az egyik M—61-es hengerfején — magyarázza, és felemel az asztalról egy vasruhacskát. — Itt van például ez az elhasználódott alkatrész. Ez egy szelepemelő himba tengelye. Újonnan négy-öt ezer forintba kerülhet. Ez már kopott, akár el is dobhatnánk, de nem dobjuk el. A szerződés keretében felküldjük Pestre a partnerbrigádnak. Ők ezt *felújítják.* És ilyen új lesz belőle — hámozza le a papírcsomagolást egy tükörfényes hengerről.

— Megéri?

— Meg. Egyrészt kár lenne a hulladékba vetni, ha még újra hasznosítható. Meg aztán pár száz forint megtakarítást jelent egy pár tengely felújítása. Tíz-húsznál ez már pénz.

— Újítanak is?

— *Igen, több újító is van a brigádban. Németh Tibor például bronzérmes, s nekem is vannak újításaim."*

Szentesi Élet

Kopott, fakó köntösével elcsúfítja magát Szentes állomás egyébként városképe illő szép épülete. Régóta megérett már a felújításra, ami várhatóan ebben az évben megkezdődik. Az épület külső formája nem változik meg, de új köntösében a városképet díszíti majd. A belső teret teljesen újjáalakítják. Az utasellátó jelenlegi helyiségeivel bővül az állomási csarnok. Az utasok kényelmesebben közlekedhetnek a vágányokhoz. A csarnokból nyílnak a pénztárak és az egyéb szolgálati helyiségek. A felújítás során az állomás dolgozóinak szűkös helyiségeit felszámolják. *Lényegesen jobb munkakörülményeket és szociális ellátottságot teremtenek.*

A felvételi épület felújításával együtt tervezik az utasellátó új üzletének a megépítését, amely az állomás Hódzóvásárhely felőli végéhez csatlakozik. Ebben az egységben *bisztró kialakítását is tervezik.* Többféle elképzelésből kialakul majd a végleges kivitelezés. A költségek fedezetét a MÁV és az Utasellátó közösen biztosítja.

A munkálatok a VI. ötéves terv végére fejeződnek be. Az átépítéssel Szentesen javulnak majd a kulturált utazás feltételei.

Kelet-Magyarország

A mátészalkai üzemfőnökségen tavaly kezdték gyűjteni a vasúttal kapcsolatos muzeális értékű, helyismereti és helytörténeti tárgyakat, emlékeket. Az akció meglepő eredménnyel járt, mert *sok vasúti jellegű tárgyat, írásos emléket vittek be eddig a dolgozók.* Így került gyűjteményük első darabjai közé vasúti bélyegző, asztali rézlámpa, kézilámpák, vasúti váróteremi székek, régi egyenruhadarabok, sapkák, sípok, a harmincas évekből utasítások, a felszabadulás utáni helyrajzok, újságok, régi sportköri bélyegző és sok más, írott anyag. Felderítettek egy régi kiselejtezett mozdonyt is a jánkkölcsei szakaszról. Ezt a vontatási főnökség KISZ-fiataljai hozzák majd rendbe, és Fehérgyarmaton állítják ki.

Somogyi Néplap

Ritka foglalkozást mondhat magáénak a zákánytelepi *Kiss Imréné* vonatvezető.

— Úgy tudom, Somogyban valóban egyedül vagyok ilyen minőségben. Hogyan is kezdtem? Jegykezelőnek jelentkeztem 1972-ben a gyékényesi állomásra. Különböző tanfolyamok elvégzése után kerültem előbb a forgalomhoz, majd ebbe a beosztásba, hat esztendeje. Talán éppen a nagy felelősség miatt ritka ebben a beosztásban a nő. És azért, mert fordában dolgozunk, éjszaka, ünnepnapon is menni kell.

A legutóbbi karácsony estéjén, amikor mások a fenyőfa köré gyülekeztek, Kiss Imréné szolgálatba indult. Gyékényes, Barcs, ismét Gyékényes, majd Dombóvár volt az útvonal, onnan tovább Nagykanizsára. Az ünnep első napján, a kora délelőtti órákban érkezett haza tízéves fiához, akit egyedül nevel. Szüleivel élnek együtt Zákánytelepen.

Kiss Imréné, az állomás KISZ-szervezetének vezetőségi tagja, a szakszervezeti bizottság aktivistája és önkéntes határőr. *Mindennap szolgálatban van.* Akkor is, amikor a munkáját látja el vagy annak befejeztével hazaindul; amikor önkéntes határőrként ellenőrzésre osztják be. De akkor is, amikor sorra járja a zákányi Látóhegyen élő családokat. Azokat, akik a legutóbbi választáskor úgy döntöttek, hogy ez a tevékeny, a közügyek iránt érdeklődő fiatalasszony képviselheti őket legjobban a közös tanácsban.

Rába

A győri vasúti csomóponton 14 éve működik egy 16 fős önkéntes rendőri csoport, amelyet *Szabó Jenő* csoportvezető közreműködésével *Balaskó József* zászlós, körzeti megbízott irányít. A csoport tagjainak túlnyomó része MÁV-dolgozó, vagy a munkájuk szorosan kapcsolódik a vasút területéhez.

— *Önkéntes rendőreim* — mondja a zászlós — *kivétel nélkül mindig becsülettel segítették a munkámat, látták el a szolgálatukat. Közreműködésük nélkül aligha tudnék eleget tenni a reám háruló feladatoknak. Helyes, hogy az önkéntes segítők tevékenységét a MÁV vezetői is nagyra becsülik.*

Szolgálatunkat a rendező-, a személypályaudvarokon, a darabáruraktárak környékén látják el, havonta 3-4 esetben pedig részt vesznek a közlekedő személyvonatokon is — rendőrök, vasútőrök mellett — a megyehatárig tartó ellenőrzésben. Ezenkívül a közbiztonsági akcióknak is tevékeny részesei. És ha szolgálaton kívül tapasztalnak szabálytalanságot, szintén intézkednek. *Számos bűncselekményt előztek meg, vagy lepleztek már le.*

Vas Népe

Pártatlanul szép ajándékot kapott a MÁV Répceszentgyörgyi Nevelőotthon: a szombathelyi távközlési és biztosító berendezési építési főnökség KISZ-szervezetének kezdeményezésére a főnökség dolgozói *modellvasutat készítettek a diákoknak.* Hat négyzetméter alapterületen jönnek-mennek, robognak a kis expressz-szerelvények, az angolváltós sínpályákon, a fénysorompóval ellátott kereszteződéseken. Három személy és egy teherpályaudvar miniatűr berendezései mutatják be a nagy vasút mindennapi életét. A nebulók automata vezérlőpultnál ugyanúgy irányíthatják a forgalmat, mint felnőtt korukban teszik, ha majd ezt a szép szakmát, a vasutas hivatást választják.

Akiknek az ajándékot adták: *a főnökség Ady és Derkovics szocialista brigádjának 13 tagja, Mádé Jenőné brigádvezető és Nagy István főmérnök irányításával mérnökök, műszerészek, lakatosok, villanyszerelők.* A modellért vagy kétezer különórát áldoztak, és mintegy 28 ezer forintos anyagköltséget, amit *kommunista műszakok bevételéből* teremtettek elő.

Összeállította:

Hegedűs Ferenc

Együttműködési megállapodás



A Vezérigazgatóság tanácstermében március 27-én együttműködési megállapodást írtak alá a MÁV, a MOGÜRT Gépjármű Külkereskedelmi Vállalat, az IKARUS Karosszéria- és Járműgyár, valamint a VAGÉP (Vasszerkezeti és Gépipari Szolgáltató Vállalat) vezérigazgatói a nemzetközi forgalomban feladásra kerülő autóbuszok vasúti fuvarozására.

Az együttműködési szerződésben a felek vállalták a szervezett fuvarozásban rejlő előnyök jobb kihasználását, az autóbuszküldemények vasúti fuvarozásának összehangolását, és ezzel összefüggésben a hatékonyabb energiatakarékosságot.

Nyíregyházi munkásőrök számvetése

A nyíregyházi vasúti csomóponton a közelmúltban ünnepi munkásőr alegységgyűlést rendeztek, amelyen *Varsányi László,* az üzemi pártbizottság titkára méltatta a vasutas munkásőrök helytállását, sokrétű tevékenységét. Felelevenítette a húszéves múltra visszatekintő vasutas munkásőrszakasz fontosabb állomásait, majd *Márkus Gyula,* a városi munkásőr-zászlóalj parancsnoka értékelte a szakasz munkáját.

A nyíregyházi vasutas munkásőrök ötödik alkalommal nyerték el az *egység legjobb szakasza,* illetve az *alegység legjobb szakasza* címet. Az ünnepségen elismerő okleveleket és jutalmakat adtak át a legkiválóbb munkásőröknek.

EMLÉKEZETES ELŐADÁS VOLT

A vasutas-operabérlet soproni tulajdonosai nevében szeretnék köszönetet mondani azért a lehetőségért, hogy az *Erkel Színházban* minden évben részesei lehettünk az ott rendezett színvonalas előadásnak. Legutóbb, március 15-én láthattuk a nagy sikerrel bemutatott *Bánk Bán* című operát, amelynek címszereplője *Horváth Bálint* volt. A szűnni nem akaró taps is bizonyította a rendezés magas színvonalát, a művészek kimagasló teljesítményét.

A vasutasoperabérlet-tulajdonosok bizonyára emlékezetes élményként őrzik az előadás hangulatát, atmoszféráját.

Gyűrű Irma
Sopron

KÖNYVISMERTETÉS

Dee Brown:

Vasút a Vadnyugaton

(Kossuth Könyvkiadó, 1980.)

Ismerős és mégis ismeretlen világ: *az Egyesült Államok nagy vasútépítésének évei és helyszínei.* Az amerikai hőskor ez, amikor lehetetlent nem ismerő álmodozók és az üzleti élet mindenre elszánt ragadozói fogtak össze a vasútvonalak megépítésére. A western-filmek elszánt tekintetű és gyors kezű hősei, a vad és kétségbeesett indianrohamok, a kisvárosok kocsmáinak verekedéstől és lövöldözéstől hangos falai — mindez egyúttal a nagy vasútépítés romantikus mázа. Kegyetlen és véres kulissza, amelynek fő feladata mindig is az volt, hogy leplezzen, hogy elfeledje azt az igazságot, amely azokban a viharos esztendőkben Észak-Amerikában a maga leplezetlen nyerseségében tetten érhető volt.

Dee Brown új — immár világsikerű könyve — azonban másfajta romantikát ad. Harcról ír ő is, csak éppen másféléről: *tőkéscsoportok összecsapásairól, amelyeknek tétje a vagyon, s a vagyon által megszerezhető hatalom.* Betekintést enged az író a színfalak mögötti titkos háborúkba, az összeesküvésekbe, a semmitől vissza nem riadó szabotázsakciókba egyaránt.

S még valamibe: *abba a már-már emberfeletti munkába, amellyel a vasútépítők újabb és újabb távolságokat hódítottak meg a Sziklás Hegység hóförgetegeiben és Nevada forró pusztaságain.* Rájuk utal a könyv mottója is: „Nem mi megyünk a vasúton: a vasút jön rajtunk. Gondoltak-e rá valaha is, mik azok a talpfák a sínek alatt? Mindegyik egy-egy ember: egy írhoni, egy jenki."

Dee Brown könyve érdekes, izgalmas olvasmány.

A dolgozó ember védelmében

Munkavédelmi vetélkedősorozat Ferencvárosban

A Nemzetközi Vasutas Szövetség (UIC) tagvasútjai 1981. április 10. és 22. között rendezik a *Nemzetközi Munkavédelmi Heteket.* E rangos esemény célja az, hogy fokozzák a munkahelyek biztonságát, a dolgozók munkahelyi magatartásának formálásával csökkentsék a balesetek számát és feltárják a hatékony munkavédelmet gátló tényezőket. Az UIC felhívásához a MÁV is csatlakozott. Országszerte megélénkült a munkavédelmi propaganda. Több olyan kezdeményezést tesznek a szolgálati helyek, szocialista brigádok, amelyek ráirányítják a figyelmet a vasút munkavédelmi helyzetére.

E kezdeményezések sorából kiemelkedik a ferencvárosi csomópont. Ott már hagyománya van a munkavédelmi vetélkedőknek. A mostani azonban nemcsak abban különbözik az előzőektől, hogy több szocialista kollektívát sikerült a szakszolgálatoktól mozgósítani, hanem abban is, *hogy a helyi művelődési ház a csomópont egyik kezdeményezője és szervezője az idei vetélkedősorozatnak.*

A vetélkedősorozat indítása előtt a művelődési házban a KPM munkagazdasági főosztálya, a SZOT és a vasutasszakszervezet munka- és környezetvédelmi osztályának szakemberei tartottak előadásokat a személyi felelősség szerepéről a balesetek megelőzésében, és arról is, hogy a szocialista brigádok és munkavédelmi őrök miként erősíthetik ezt a felelősséget.

Az előadásokat 80—100 dolgozó hallgatta meg, s a vetélkedő középdöntőjében 23 brigád csapatai adtak számot ismereteikről. A versenyzők a pályaudvarra jellemző üzemi balesetek tapasztalatai alapján kaptak hasznos ismereteket. Ezekre azért is szükség van Ferencvárosban, mert ugyan az állomásfőnökségen és a szertárakban kedvezően alakult a baleseti helyzet, a táppénzes napok száma, *a vontatási főnökségen azonban halálos, a pályafenntartási főnökségen pedig csonkulásos kimenetelű baleset is történt.* A vontatási főnökségen 1980-ban az üzemi balesetek miatt kiesett munkanapok száma az egy évvel korábbihoz képest több mint 40 százalékkal növekedett, s ez meghaladta az 1540 napot.

A munkakörülmények, a rendezőpályaudvari vágányok, gurítódombok állapota, a dolgozók leterheltsége Ferencvárosban nem kedvező, és ez rövid időn belül aligha változik. Ezért helyes a ferencvárosi szakszolgálatok és a művelődési ház közös törekvése, amely a vasutasok testi épségének a védelmét szolgálja.

Orosz Károly

Pályázati hirdetmény

A *SZOT Munkavédelmi Továbbképző Intézet* a munkavédelmi szakemberek, társadalmi munkavédelmi tisztségviselők, tervezők, termelésirányítók részére posztgraduális képzésre felvételi pályázatot hirdet az 1981/82-es tanévre.

A szakmérnöki tagozatra jelentkezhetnek okleveles mérnökök. Az üzemmérnöki tagozatra jelentkezhetnek valamely műszaki főiskolán üzemmérnöki oklevelet szerzett dolgozók.

Az előképzettségnek megfelelően lehet jelentkezni általános szakra, vagy mezőgazdasági szakra. A foglalkozások az általános szakon az intézetben *(Bpest., V., Guszev u. 12.),* a mezőgazdasági szakon a Gödöllői Agrártudományi Egyetemen kerülnek megtartásra.

Tanulmányi idő elosztása:	Szakmérnöki tagozaton	Üzemmérnöki tagozaton
Budapesti hallgatók részére	4 félév	3 félév
Vidéki hallgatók részére	5 félév	4 félév

Az oktatás levelező rendszer szerint folyik.

A hallgatók a tantervben előírt vizsgarend szerint a félévek végén kollokviumokat, meghatározott tantárgyakból szigorlatokat tesznek. A tanulmányok elvégzése után *a szakmérnökjelöltek diplomatervet nyújtanak be, és sikeres államvizsga esetén munkavédelmi szakmérnöki oklevelet nyernek. A munkavédelmi üzemmérnökjelöltek az államvizsga letételével munkavédelmi üzemmérnöki képzettséget igazoló bizonyítványt kapnak.*

A budapesti hallgatók heti óraszáma 10, amely egy 6 órás délelőtti és egy 4 órás délutáni foglalkozásból tevődik össze. A vidéki hallgatók a tanévre előre meghatározott napokon egész napos foglalkozásokon vesznek részt.

Az oktatás az általános szakon 1981 szeptemberében, a mezőgazdasági szakon 1982 februárjában indul. Tandíj: *félévenként 300 Ft* A félévben elért kitűnő vagy jeles eredmény a következő félévre tandíjmentességre jogosít.

Az intézet hallgatóit a levelező hallgatókra vonatkozó kedvezmények illetik meg. Jelentkezés az A. Tü. 821. r. sz. nyomtatványon történik. (Beszerezhető a nyomtatványellátó boltokban.) A jelentkezési nyomtatványokat a szükséges mellékletekkel (önéletrajz, erkölcsi bizonyítvány, két darab saját névre címzett borítékkal együtt) az alábbi címre kell küldeni:.

SZOT Munkavédelmi Továbbképző Intézet, 1368. Budapest, Pf. 200. Jelentkezési határidő és lezárás: *1981. május 15.*

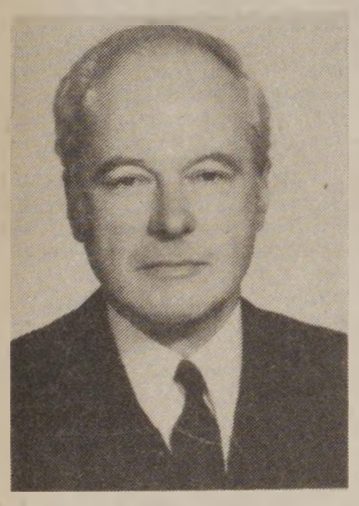
SZOT Munkavédelmi Továbbképző Intézet Igazgatósága

„A centenárium alkalmából..."

Beszélgetés ifj. Bartók Béla, ny. MÁV-mérnök-főtanácsossal

Mintha őt látnánk újból megjelenni. Ősz haja, közepesen magas termete, karcsú alakja, finom arcvonásai, élénk taglejtése sejtetik az apát, aki 36 éve fizikailag már nem létezik. De itt maradt szelleme, egy években mérve rövidre szabott — mégis teljes — élet gazdag, szinte kimeríthetetlen termése. Megdöbbentő a hasonlatosság apa és fia között.

Bartók Béla születésének centenáriumán, a korunk legnagyobb művészét, a zenetudóst, az antifasiszta hazafit ünneplő megemlékezések közepette talán kevesebb szó esik kapcsolatairól a magyar vasúttal. Többek között pedig jellemző, hogy a fiát, *ifj. Bartók Bélát*, munkásságának csaknem egésze a vasúthoz köti. 37 éven át volt elismert és megbecsült munkatársunk, s nevét, eredményeit ma is gyakran emlegetjük. Ő volt a



ifj. Bartók Béla

szerénységéről közismert *„kis Bartók"*. A tartózkodó szerénység volt az a másik közös vonás, amely elválaszthatatlanul összefűzte az apát és a fiút. A beszélgetés, amelylyel a centenárium alkalmából lapunkat megtisztelte, mindenképpen ezt igazolja.

SZÁRNYAS KERÉK A SZÜLŐI HÁZON

Az a hagyományos, ifjúkori barátság, amely Bartók Bélát és Kodály Zoltánt a szárnyaló életút során jóformán kezdetétől fogva összekötötte, már a század első évtizedében is gyakori találkozásokhoz, közös munkához, sőt társadalmi-baráti együttléthez is vezetett. Így történt, hogy 1910. augusztus 22-én édesanyja is Kodály budapesti lakásáról ment egyenesen a szülészetre, ahol még aznap megszületett az ifjú Bartók Béla.

Van annak az évnek még egy érdekes eseménye, Bartók Béla és a Magyar Királyi Államvasutak kapcsolatát illetően. Családi gyűjtemény őrzi azt a levelezést, amelyben *Bartók szabadjegyet kért a Magyar Királyi Államvasutak elnökétől*, mert azokban az években már széles körben folytatta nagyszabású népdalkutatásait, s ehhez a tanári fizetés bizony aligha volt elégséges. Kérelmét egyébként a vasút akkori vezetősége, gazdasági indokokra hivatkozva, nem tartotta teljesíthetőnek.

A Bartók család 1911-től 1920-ig Rákoshegyen, a Hunyadi utca 32. sz. alatt bérelt lakást. A ház egykor vasutasház lehetett, hiszen még néhány évvel ezelőtt is látható volt rajta a gipsz szárnyaskerék. *Ma márványtábla őrzi a nagy művész emlékét.*

Itt alkotott az apa és tanult az ifjabb Bartók Béla: *karbid-lámpa és gyertya fényénél*, mert az idő tájt Rákoshegyen nem volt még villany és közművesítés. Télen, takarékossági okokból, csak egy szobát fűtöttek. S ebben a környezetben készült el — többek között — *A kékszakállú herceg vára, A fából faragott királyfi, A csodálatos mandarin, a II. vonósnégyes*, hogy csak az ismertebb műveket soroljuk fel.

Itt járt elemi iskolába ifj. Bartók Béla még azután is, hogy 1920-ban a Gellérthegyre költöztek. Az utat részben villamossal, vonattal, Rákoskeresztúr állomástól pedig gyalog tette meg. Szorgalmas volt, szerény és céltudatos. A „mintagimnáziumban" (az Állami Tanárképző Intézet Gyakorló Gimnáziumában) érettségizett — kitüntetéssel. *1933-ban szerzett általános mérnöki diplomát a műegyetemen.* De a zeneszerző Bartók Béla fiára is ugyanaz a sors várt, mint korának csaknem valamennyi fiatal diplomására: *a munkanélküliség, az elhelyezkedés gondja.* Fizetés nélkül ott dolgozhatott ugyan a geodéziai tanszéken, ami jó út volt a mind igényesebb szakmai törekvésekhez, de a megélhetést nem biztosította. *S éppen Kodály Zoltántól eredt a gondolat, hogy a fiatal mérnök a vasútnál érdeklődjön, mivel Kodály mindig büszkén emlegette vasutas családi kapcsolatait.* (Apja Kecskemét állomáson dolgozott, bátyja Budapesten a MÁV Igazgatóságon.)

VASÚTI EGYENRUHÁBAN

Abban az időben *Senn Ottó* volt a MÁV elnök-igazgatója, akinek testvére *Senn Irén*, az nagyhírű zenepedagógus, Bartóknak volt a tanártársa a Zeneművészeti Főiskolán. Mindenesetre ifj. Bartók Béla az ő ismeretsége révén 1934-ben adta be kérvényét a MÁV-hoz. A válasz: — *egyelőre nincs státus.* De előjegyezték. Senn Ottó megtartotta ígéretét, és egy évvel később — hivatkozással a korábbi levélre — értesítette az alkalmazásáról.

Az egyévi próbaidő eredményességéhez nem volt elegendő a már három éve megszerzett mérnöki oklevél, a két év gyakorlat és a tudományos munka a műegyetemi tanszéken. *A végleges alkalmazásnak a szépírás is feltétele volt.* A fiatal MÁV-mérnök azonban megbecsülte a nehezen elért sikert, egyévi próbaidő alatt megismerte a vasutat, letett néhány szakvizsgát, és véglegesítették a Józsefvárosi Osztálymérnökségen. Egyévi „jó szolgálat" után megkapta a hőn áhított vasúti igazolványt is. Még 1936-ban *áthelyezték a kaposvári osztálymérnökségre.* Ott ismerkedett meg és került jó barátságba *Csanádi György* beosztott szakaszmérnökkel, aki később a MÁV vezérigazgatója, majd közlekedés- és postaügyi miniszter lett.

A háborús évek ifj. Bartók Bélát ismét Pesten találják. Az Északi Üzletvezetőség kisajátítási csoportjának vezetője lett. Közben folytatta munkáját a felsőoktatásban is, mint *meghívott előadó a műegyetem geodéziai tanszékén.*

Ott volt édesapjának mindmáig méltán emlékezetes, utolsó budapesti hangversenyén, *1940. október 8-án*, a Zeneakadémia nagytermében. A Székesfővárosi Zenekart (a mai Állami Hangverseny-zenekar elődjét) az akkor 33 éves *Ferencsik János* vezényelte. Azután a vasúti egyenruhás fiatalember búcsút vett apjától. Ekkor még nem tudták, nem is sejtették, hogy ez *volt az utolsó találkozásuk.* Bartók Bélát — mint ismeretes — a háború vége felé egyre elhatalmasodó betegsége, majd 1945-ben bekövetkezett halála akadályozta meg a visszatérésben.

Ifj. Bartók Béla 1945. május 20-án tért haza azzal a vasutas zászlóaljjal, amelynél katonai szolgálatot teljesített. Május 21-én már jelentkezett a vasútnál, s ettől kezdve, nyugdíjazásáig, megszakítás nélkül dolgozott. Előbb vonalbiztosként vette ki részét az újjáépítés nem kis energiát és lelkes odaadást követelő munkájából, majd a megalakuló MÁV Pályaépítési és Felújítási Üzemi Vállalathoz került. 1953-ban megalakult a MÁV Tervező Üzemi Vállalat, a *MÁV Tervező Intézet* elődje, amelynek ifj. Bartók Béla az első naptól kezdve munkatársa, később a Geodéziai és Kisajátítási Osztály vezetője lett. Innen ment nyugdíjba 1971. szeptember 1-én. Tíz esztendő múltán, nyugdíjasan is *meleg szívvel és megdöbbentő pontossággal emlékszik a vasútnál töltött évtizedekre.*

MENETJEGYEK TANÚSÁGA

Ifjabb Bartók Béla tulajdonképpen a felszabadulás óta gyűjti, ápolja, gondozza mindazokat az emlékeket, amelyek — túl a családi kapcsolatokon — a nagy művészhez fűződnek. Nyugdíjazása óta elsősorban ennek a munkának szenteli életét. Cikkek, ismertetések, előadások itthon és külföldön, rádió- és televíziós felvételek a külső megjelenései ennek a fiatalos lendülettel és lelkesedéssel folytatott tevékenységnek.

Készülő könyvei egyikében napról napra mutatja be édesapja pályáját. Bartók Béla életéből mintegy 6000 tevékeny nap feldolgozására került már sor: iratok, levelek stb. alapján. *Bartók Béla utazásairól vasúti jegyek, szállodai számlák, s egyéb, más számára jelentéktelennek tűnő emlékek sorozatban állnak rendelkezésre.* A vasutasok számára figyelemre méltó érdekességként említi meg ifj. Bartók Béla, milyen problémát okoz olykor az egy-egy vasúti jegykiadó gondatlansága miatt át nem állított bélyegző. Ilyenkor napokat vehet igénybe annak a felkutatása, vajon a jegyen található dátum, vagy a hangverseny időpontja téves-e.

A centenárium alkalmából a fiúnak három könyve jelenik meg az apáról. Ezek egyike a *Bartók Béla családi levelei* című, több mint 900 levelet magába foglaló gyűjtemény. Külön érdekessége az az őszinteség, amellyel Bartók Béla családtagjai előtt megnyilatkozik művészetéről, véleményt formál, érzéseket és érzelmeket tár fel.

A Zeneműkiadó kiadásában a közeljövőben lát napvilágot a már említett *Napról napra* kötet, amely az értékes családi dokumentumok alapján fontos kronológiai összeállítás minden további Bartók-kutatás részére. Érdekes olvasmány persze azok számára is, akik művészetének hétköznapjaira kíváncsiak.

A *Bartók Béla műhelyében* címmel megjelenő mű témánként dolgozza fel a nagy művész életét, tanulmányait, kutató útjait, szenvedélyes utazásait, s mindezt a leghitelesebb tolmácsolásban: a művész vasutas fiától eredően.

KÖZÉLETI SZEREPKÖR

Széles körű tudományos munkája mellett, *jelentős közéleti tevékenységet végez ifj. Bartók Béla.* Társelnöke a *Liszt Ferenc Társaságnak*, amelynek keretében számos előadást tartott eddig is. Tiszteletbeli tagja a *Kodály Társaságnak*, hiszen Kodály Zoltánhoz haláláig atyai barátság fűzte. Az Unitárius Egyház főgondnokaként is fontos munkát végez az *európai békemozgalomban*, és tagja az elmúlt év végén alakult *Bartók Béla Emlékbizottságnak.*

Pozsgai Imre művelődésügyi miniszterrel a közelmúltban együtt utazott a Német Szövetségi Köztársaságba, s *Duisburgban megnyitották a Bartók jubileumi évet.* Ott édesapja művészetéről előadást is tartott. A centenáriumi utak, előadások és meghívások nagy számát felsorolni is nehéz volna.

Dr. Csillag Ferenc



Bakalár József: Féltő kezek

FAZEKAS LAJOS

Csillag a csillagnak

Az ember mindig arra figyeljen,
hogy a dolgában öröme teljen.

Az embert a tett tűze hevítse
életre, vágyra, reményre, hitre;

és hitét az embernek adja át,
mint csillag a csillagnak sugarát.

Csillag a csillagnak kísérője,
s vigyáz, hogy el ne szakadjon tőle.

KLENCZNÉ FÖLDI IRÉN

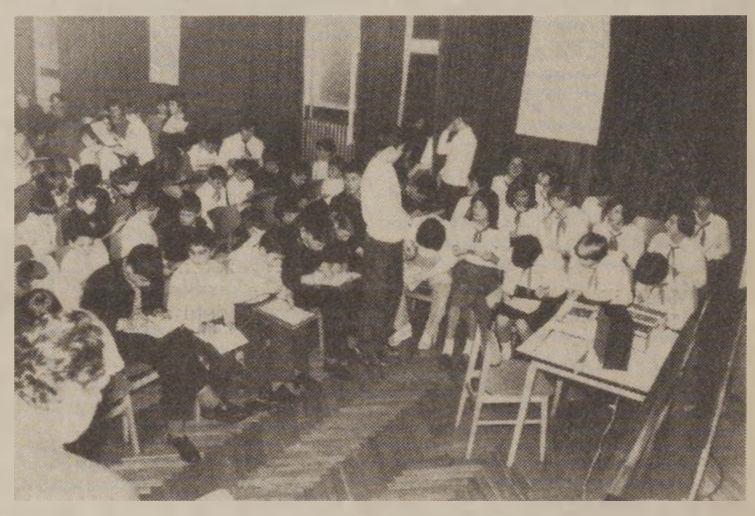
MINT FOGAK...

Mint fogak a sors szájában
családomból harminckettő
a vasúton teszi dolgát:
miénk a múlt, jelen, jövő.

Büszkén állok benn a sorban,
huszonnyolc éve tisztítom
vasúti-szép-fog-magamat:
tudásomat ragyogtatom.

A nézők is vetélkedtek

Bartók-emlékműsor a Kőszegi MÁV Nevelőotthonban



A gyerekek kitöltik a Bartók-totót

Március 8-án délután zsúfolásig megtelt a Kőszegi MÁV Nevelőotthon és a Landler Jenő általános iskola díszterme. A közel négyszáz néző, érdeklődő — közöttük a város hat alsófokú oktatási intézményének hallgatói — tekintették meg a Bartók centenáriumi műsort.

Az emlékezést *dr. Csiszár Károly* igazgató kezdte, aki röviden ismertette *Bartók Béla* életét és munkásságát. A bevezetőt követő műsor zenei és prózai részei ritmusosan váltották egymást. Közben a hallgatók hű képet kaptak a száz esztendeje született nagy művész pályájáról, emberi erényeiről és megismerhették legnagyobb alkotásait az intézet híres fiúkórusának tolmácsolásában. Vendégként lépett a színpadra a helyi *Kossuth Zsuzsa Általános Iskola* kamarakórusa. Zongorán kísért *Gráf Zsuzsa*, a Zeneművészeti Főiskola hallgatója.

A másfél órás műsorral még nem ért véget a program. Ezután a hallgatók sorában helyet foglalt általános iskolások vetélkedője következett. A háromfordulós szellemi versenyen elsőként Bartók Béláról kapcsolatos totóra került sor, majd 12 kérdésre kellett írásban megválaszolni. Végül a Bartók-centenáriummal kapcsolatos keresztrejtvényt kellett az iskolásoknak megoldani. A gyerekek szellemi és esztétikai nevelését is szolgáló vetélkedő győztesei értékes jutalmat kaptak.

Az intézet 55 tagú fiúkórusa budapesti meghívást kapott. Az országhatárainkon túl is ismert kórus április 5-én délelőtt a *Nemzeti Galérián* hangversenyen vesz részt.

Sz. Jakab

Emelt fővel...

A beíróban, ahol az érkező és induló mozdonyvezetők végzik adminisztrációs munkájukat, szinte vágni lehet a füstöt. Vonatra és gépre várók mesélik kellemes és kellemetlen emlékeiket. A hosszú évek során mindenkinek akadt ilyen is, olyan is. Négyen vagy öten serénykednek a papírhalmaz között, de amikor ezen az estén H. kolléga — aki egyébként nem bőbeszédű — elkezdi a mondókáját, mindenki őt figyeli.

„A második tüzelési évemben, egy nyári szombat délután történt velünk a következő esemény. Akkor, amikor 242-es gépek hordták a gázos vonatot Szoboszlóról Budapestre. Engem is oda vezényeltek másodfűtőnek. Cs. J. volt a mozdonyvezető és G. K. a fűtő. Szörnyű meleg volt, a 242-esen meg különösen. A gépet szokás szerint előkészítettük, és átmentünk Szoboszlóra. Némi tolatás után irány a Landler járműjavító. Éjféltájban érkeztünk S. állomásra, ahol elvégeztük a kezelést, és kiegészítettük a vízkészletet. Ekkor érkezett S. állomásra, mellénk az első vágányra, az 1718-as személyvonat. Gondoltuk, hogy most már nekünk is menni kellene. Alig állt meg a személyvonat, bennünket már meneszettettek is. Ott egyébként én vettem át a tüzelést.

A mozdonyvezető az indulás jelre elindította a mozdonyt. Aztán már éppen a második rátüzeléshez készültem, amikor a vezér gyorsfék alkalmazásával és szabályzózárással a tudomásunkra hozta, hogy baj van. Néhány másodperc múlva a gép imbolyogni kezdett, majd megállt. Felmérve a helyzetet, hamar megállapítottam, hogy beleütköztünk a velünk egyidőben menesztett tehervonatba. Szörnyű érzés volt. Még most is melegem van, ha rágondolok. Különösen akkor, ha figyelembe vesszük azt, hogy a gép után négy, gázzal töltött kocsi volt. Ráadásul elzártuk az egyik vágányt.

A helyszíni szemle után a mozdony és a vonat személyzetét bekísérték az állomásfőnöki iroda előszobájába, és ott vártuk meg a reggelt. Aki azon az éjjelen szolgált, mind ottmaradt, kénytelen-kelletlen. Soha nem felejtem el, napfényes vasárnap volt, s eszembe jutott apám figyelmeztetése: »ráérsz még kimenni utazni«. Volt idő gondolkodni este 7-ig, akkor lett ugyanis vége a kihallgatásnak. Már úgy volt, hogy a legközelebbi vonattal mehetünk haza, a rendőrségen azonban közölték, hogy még maradni kell. A helyzetünk kilátástalanná vált. A rendőrségi szoba négy sarkába ültettek bennünket (szembe a sarokkal) és pontosan le kellett írni az eseményt. A kihallgatást vezető tiszt a leírtak elolvasása után kijelentette: »Letartóztatom önöket«.

Éjfél tájban átkísértek a kapitányságra. A szó legszorosabb értelmében kivontak bennünket a forgalomból. Másnap jött az apám, s tíz percig beszélgethettünk (de nem a tárgyról). Amikor búcsúztam, mindkettőnk szeméből kigördült a könny. Szorongatott helyzetben voltam, mégse vádoltam magam, amiért ezt a veszélyes pályát választottam. Még három nap telt el kihallgatásokkal, amikor kiengedtek bennünket.

Néhány hónap múlva megtartották a tárgyalást. A bíró kérésére a szakértő felolvasta az F 3-as idevonatkozó pontjait. Sorra elmarasztaltak bennünket. Fizettünk, ki többet, ki kevesebbet.

Azóta több mint húsz év telt el. Sorstársaim már nyugdíjban vannak. Ma is emelt fővel, tiszta lelkiismerettel találkozom velük az utcán, mert hamis vallomással nem próbáltuk magunkat menteni...

H. kolléga az órájára néz, rágyújt, a mozdonylapot a sapkájába teszi. A beíró lassan kiürül, ő is átveszi a mozdonyt, és előkészíti a következő útra. Mint már annyiszor, ezúttal is nekivág a hosszú, sötét éjszakának.

Varga Gyula
mozdonyvezető

— **Kiállítás.** Március 20-án Hatvan állomás kiállítótermében a vasutas óvoda és bölcsőde szocialista brigádjai által készített kézimunkákat mutatták be a csomópont dolgozóinak és az utasoknak.

Tavasztól őszig hat túra

Mint arról lapunk február 23-i számában is tájékoztattuk olvasóinkat a Vasutasok Szakszervezetének természetbarát szakbizottsága, olyan vasutasok és családtagjaik részére, akiknek szolgálati helyén természetjáró-szakosztály nem működik, tavasztól őszig minden hónapban egy alkalommal nyílt túrát rendez.

Az első túrára március 15-én került sor. A résztvevők a budai hegyekben jártak. A szakbizottság közli, hogy a második túrát *április 12-én, vasárnap rendezik.* Találkozás 9,45 és 10 óra között a Móricz Zsigmond körtéren (Villányi úti sarok) a 40-es számú autóbusz végállomásánál.

Útvonal: *Budaörs, Csiki-hegyek, Makkosmária turistaház, Budakeszi.* A túra befejezésének várható ideje 15-16 óra. A résztvevők ivóvizet és esővédőt vigyenek magukkal. Túravezető: *Talabér József.*



MI VAN BAKOSIVAL?

Visszatérésre készül az Európa-bajnok

Bakosi Béla sportpályafutásában sok a rendhagyó elem. Hogy csak a legfontosabbakat említsük: tizenhét évesen ismerkedik meg az atlétikával, s öt esztendővel később már fedettpályás Európa-bajnok a hármasugrásban. Az a bizonyos ló mégsem szalad el vele (ez is ritka eset!), továbbra is halkszavú, szerény fiatalember marad. Sikerei ellenére sem feledkezik meg a jövőjéről: jelenleg a hatodik félévet végzi Nyíregyházán, *a Bessenyei György Tanárképző Főiskolán,* jó eredménnyel.

Pályakezdéséről így vall *a Nyíregyházi VSSC* atlétája:

— *Tulajdonképpen véletlenül kezdtem el sportolni. Tizenhétéves voltam, amikor testnevelő tanárom, Harcsa Zoltán megkért, induljak el a megyei középiskolás bajnokságon. Három számban szerepeltem azon a versenyen: távol-, magas- és hármasugrásban, de csak hármasugrásban kerültem a döntőbe, 14,27 méterrel.*

És itt egy pillanatra érdemes megállni és elgondolkodni. Vajon hány és hány fiatal kallódik el évente az atlétika, illetve a sport számára, csak azért, mert az ő életében nincs ez a véletlen, mert szunnyadó tehetségét nem fedezi föl az élesszemű szakember, mert — nem találkoznak egymással.



Szerencsére Bakosi Béla a kivételek közé tartozik. Hogy ez mit jelentett számára, s a magyar atlétika számára, arról beszéljenek a centiméterek, a helyezések, az érmek. Öt évvel az első szárnypróbálgatás után már 263 centiméterrel ugorja túl első hármasugró eredményét. Ez a teljesítmény — 16,90 centiméter — új országos csúcsot jelent.

— *Legyőzni a távolságot, ez itt a legfontosabb* — magyarázza. — Óriási játék ez a hármasugrás. A jó erőnlét önmagában itt nem elég, tökéletesen ki kell dolgozni minden apró mozdulatot, hogy az ember minél távolabb landoljon az elugró léctől...

Drámai körülmények között érte el mindmáig legnagyobb sikerét, fedettpályás EB-győzelmét.

— A harmadik sorozat után ugyan vezettem a versenyben, ám ilyenkor még rendszerint korai az öröm, még sok minden változhat, hiszen hat sorozatból áll a döntő — emlékezik. — *Aztán, amikor a negyedik ugrásom közben megsérültem, megijedtem.* Igaz, a dolog nem ért váratlanul, már az edzések során sejtettem, hogy a kemény rekortánon jó, ha négyszer tudok ugrani. Az orvosi szobában elfagyasztották a lábamat, de ugrani már nem ugrottam többet, hiszen tisztában voltam azzal, fájós bokával aligha javíthatok. *Szörnyű érzés volt tétlenül várni és szurkolni, hogy senki se ugorjon túl...*

Az Európa-bajnokságot követően, májusban, az angol—magyar viadalon 16 méter 88 centiméterre repült. Stuttgarti eredménye 16,61 méter lett. A görög—magyar nemzetközi versenyen 16,71-et ugrott. Ezután következett Moszkva, az olimpia. Sajnos, az ötkarikás szereplés nem úgy sikerült, ahogyan azt edzőjével, *Sigér Zoltánnal* tervezte: *16 méter 48 centiméterrel hetedik lett.*

Hogy mostanában keveset hallunk Bakosi Béláról, annak okáról *dr. Árkosi Ferenc* sportorvos nyilatkozik:

— Tavaly novemberben Bakosi mandulagyulladásból eredően mandula- és toroktályogműtéten esett keresztül. Az igen kellemetlen betegség két hét kórházi ápolást jelentett. Amikor már gyógyulóban volt, körömágygyulladás lépett föl a lábán. Beteg körmét végül el kellett távolítani. Ezt követően lábujján januárban sarjszövetkimetszésre is sor került. Egy-egy ilyen műtét az átlagember számára nem túl jelentős, ám a hármasugrónak igen fontos a teljes felépülés.

Sigér Zoltán edző:

— *Tudományos alapossággal terveztünk meg mindent, részletes edzéstervet készült Bélának, amelyet szinte percnyi pontossággal kellett volna teljesíteni. Úgy terveztük, hogy már januárban részt vesz a FISU főiskolás fedettpályás versenyén. Sajnos, a sérülés, a műtét közbejött...*

Bakosi Béla január végén elkezdhette az edzéseket. Edzője szerint, ha valami közbe nem jön, június elejére ismét formába lendül, s megpróbálja állandósítani a 17 méter körüli teljesítményt. Ha ez sikerül, ismét az esélyesek közé kerülhet az év második felében sorra kerülő *Európa Kupán,* az *Universiadén,* s a *Világ Kupán...*

Pilhál György

Szentes az utánpótlás fellegvára

A közelmúltban megtartotta évzáró közgyűlését a *Szentesi Vasutas Sport Club.* Az egyesület az elmúlt évben is kiválóan betöltötte szerepét az utánpótlás nevelésében.

Az egyesület legfiatalabb és legdinamikusabban fejlődő szakosztálya a tájfutóké. A szakosztály alakulásakor a helyi közgazdasági szakiskolára épült. A kiváló eredmények, a tartalmas foglalkozások hamar népszerűvé tették ezt a sportágat.

A vívók már régóta a város egyik jelképévé váltak. A 90 fiatal versenyzővel rendelkező szakosztály legjobbjai az elmúlt évben is sok érmet szereztek.

Legszerényebbek talán a természetjárók. Eredményeiket azonban országosan is a legjobbak között jegyzik. A színvonalas és kulturált időtöltés ebben a szakosztályban érvényesül a legjobban.

Legnépszerűbbek, az úgynevezett tömegesítő nyílt túrák, amelyeken bárki részt vehet. Ezek a túrák kapcsolódnak a *„Korok — tájak — múzeumok"* mozgalomhoz. Ennek keretében a múlt évben Debrecennel ismerkedtek meg. A legnépesebb nyílt túrájuk a Mecsekben volt. *A múlt évben 94 túranapot teljesítettek.*

Gazdag az ez évi programjuk is. Tömegesítő túrákat szerveznek a *Mátrába* és a *Pilisbe.* A városnéző kirándulások közé tartozik Gyöngyös és Szekszárd. Ópusztaszerre *Árpád-emléktúra* indul.

A birkózók is az utánpótlást szolgálják. Fiatal versenyzőik az elmúlt évben 34 helyezést értek el. Most kötöttek együttműködési szerződést a szentesi Deák Ferenc utcai Általános Iskolával.

A tekézők egy csapata az NB III osztályban szerepelt és ötödik helyen végzett.

A tömegsport-szakosztály jól összefogja a munkahelyi versenyeket és a szocialista brigádok sportolását. Népszerű a lövészet, az asztalitenisz, a teke, a sakk és kispályás labdarúgás. A városi KISZ-bizottsággal kocogó- és tömegsportnapokat tartottak. Egy-egy rendezvényen 200-an vettek részt. Egész évben biztosítják minden érdeklődő számára az egészséges testmozgást.

(Fogas)

Mi van a kulisszák mögött?

Színész–vasutas találkozó Pécsett

A pécsi vasútigazgatóság szakszervezeti bizottsága március 11-én színész—vasutas találkozót rendezett a Pécsi Nemzeti Színház művészei és a színházat kedvelő vasutasok részvételével. Az igazgatóság tanácstermében megtartott összejövetelen megjelent *Péter Gizi, Krasznói Klára, Faludi László* színművészt, *Papp Zoltán* karnagyot, valamint *Uhr László* és *Kővári István* szervező titkárokat *Somogyi László* szb-titkár üdvözölte.

A találkozón szó volt a műsorpolitikáról, az alkotói szabadságról, arról hogy lehet-e „rétegigényt" kielégíteni a bérleti műsorszerkezet kialakításánál? Volt, aki a „Marica grófnő" hallatlan sikerének oka iránt érdeklődött, hogy csak néhány példát említsünk.

A színház „berkeibe" való bepillantás kedves, közvetlen hangon történt, de a hallgatóságnak csakhamar melege lett a következő „felvonás" alatt, amikor a művészek kérdeztek, a nekik fájó vasúi közlekedés pontatlanságáról, a késések okairól.

A pécsi csomópont dolgozói közül egyébként 44-nek van színházbérlete. de sokan járnak esetenként a családdal vagy a brigáddal az előadásokra.

Klencz Tiborné

Keresztrejtvény

Vízszintes: 1. A MÁV közönségszolgálat egyik feladata. 13. Erdélyi város. 14. Indiában megtalálható. 15. Eredőit. 16. Lótenyésztéséről híres puszta. 17. Szegény, mint a templom ... 19. Kérdőszó. 20. Szovjet gépkocsimárka. 21. Nem máshová. 23. N. R. S. 24. Az argon vegyjele. 25. Ide tántorgott ki másfél millió emberünk. 27. Évi páratlan betűi. 28. Vajon agár? 29. Borsod megyei helység. 31. Szállítóeszköz. 34. Finom gúny. 36. ...rium, vallásos tárgyú zenemű. 37. Téli sporteszköz, névelővel. 39. Ritka fém. 40. Bányaváros. 41. A nyugati szemiták főistene. 43. Részben fetisizál. 44. Van, németül. 45. Agyagból égetett hangszer. 47. Kicsi kezdet. 48. Kettős betű. 49. Cipészben van. 50. Egy gyerek a családban. 52. Kés szélei. 53. A test váza. 55. Gyoma betűi. 56. Szád a közepén. 58. Zenei műszó. 60. Végtelen grúz. 61. Léda közepe. 62. Nem ül. 64. Épületet javít. 66. Fölé ellentéte. 67. Elől.

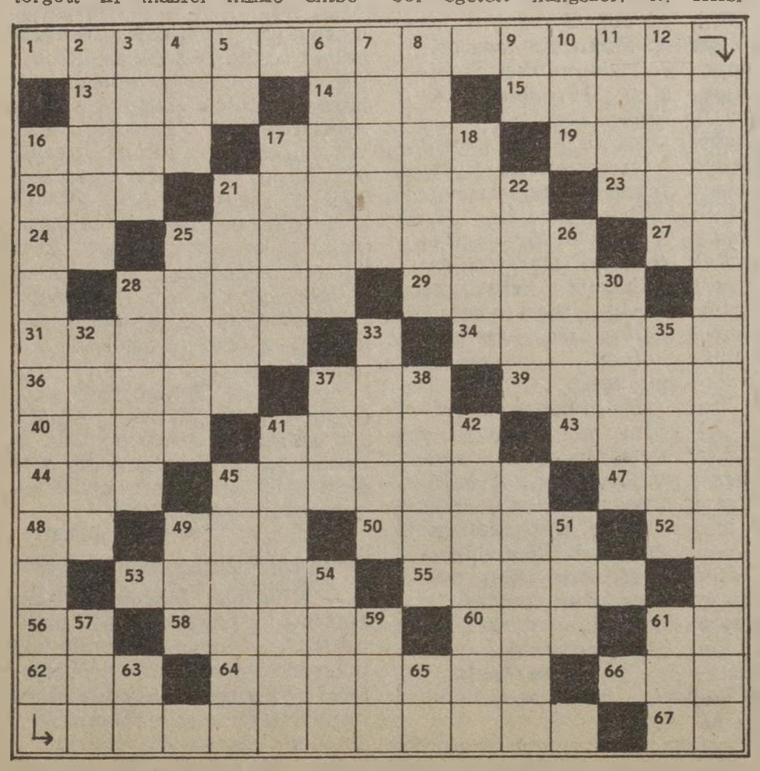
Függőleges: 2. Esetlen testű patás állat. 3. Tó Ázsiában. 4. Hangzavar. 5. Juttat. 6. Indulata. 7. Paradicsomi. 8. Heves megyei község lakója. 9. A közepén szól. 10. Á. K. H. 11. Francia város. 12. Inasok formaruhája (francia). **16. Egyre kedveltebb vasúti szolgáltatások.** 17. Vissza: a monda. 18. Híres holland sajt. 21. Latin képmás. 22. Árnyékszék. 25. ...tív, agitációval kapcsolatos. 26. Idegen férfinév. 28. Felett ellentéte. 30. Régi, patinás. 32. Régi mérték. 33. Tulajdon váltás. 35. Hangoskodik a szamár. 37. Végnélkül hasad. 38. Másoktól sajnál 41. Maró folyadék, névelővel. 42. Legtöbbször ezt szállít a tehervonat. 45. Szőlőfajta. 46. A sétány. 49. Bizony a Halotti Beszédben. 51. Struccféle madár. 54. Elhunyt jugoszláv államférfi. 57. Illetve, röviden. 59. ... Marino. 61. Utó ellentéte. 63. Római 51. 65. Rag.

Beküldendő: vízszintes 1. és 16. függőleges.

Beküldési határidő: 1981. április 24.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Újabb tolatási és kocsikelírói körzetek rádiósítása.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 1981. évi 5. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Sulyán Miklós, Ecs vasútállomás; Kovács László, Vámosgyörk, József A. u. 1. sz.; Petőfi Zoltánné, Szeged, Kárász u. 16.; Iglói László, Budapest, Sóska u. 4/a. 1174; Bátyi Sándor, Záhony, József A. út 4.



MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1063 Budapest VI., Benczúr u. 41.
Telefon, városi: 229—872
üzemi: 19—77
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1964 Bp. VII., Rákóczi út 54.
Telefon: 224—818
Felelős kiadó: dr. Jandek Géza
a Népszava Lapkiadó Vállalat
igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 215—11 859
81—1428. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460—6000

HÍREK

ÓVODÁT PATRONÁL A BRIGÁD

A verőcemarosi I-es számú napköziotthonos óvodát a helyi vasútállomás *Arany János* szocialista brigádja patronálja. Közreműködtek az óvoda építésében, és a beköltözés után is sok társadalmi munkát végeztek. Segítették az udvar rendezését és a 92 méter hosszú kerítés elkészítését.

A társadalmi munkában és annak szervezésében *Koledich Antal* forgalmista járt az élen. Az önzetlen segítségért a brigád valamennyi tagjának köszönetemet fejezem ki.

Zelenai Vilmosné
óvodavezető

— **Véradás.** A miskolci vontatási főnökség Vöröskereszt-szervezete háromnapos véradást szervezett, amelyen 624 dolgozó összesen 210 liter vért adott térítésmentesen.

— **Vetélkedő.** Szombathelyen az Utaselátó fiataljai részére — a forradalmi ifjúsági napok keretében — március 19-én szellemi vetélkedőt rendeztek, amelyen a résztvevőknek március 15-el, és a Magyar Tanácsköztársasággal kapcsolatos kérdésekre kellett válaszolniuk. A legeredményesebb versenyzőket a zsüri könyvjutalomban részesítette.

— **Közművelődés.** A Miskolci Vörösmarty Művelődési Ház filmvetítéssel, rendhagyó irodalmi órákkal segíti a dolgozók általános iskolája kihelyezett tagozatán folyó oktatást. Legutóbb a miskolci Herman Ottó Múzeumba szerveztek látogatást, ahol a Munka és ember című állandó kiállítást tekinthették meg az érdeklődők.

— **Ismeretterjesztés.** A miskolci járműjavító MSZBT tagcsoportja a közelmúltban tíz tablón mutatta be a „Szovjetunió képekben" című összeállítást az üzem éttermében. Március 10-én 30 tabló segítségével ismertették meg az érdeklődőkkel Borsod megye műemlékeit, majd bemutatták a Tanácsköztársaság eseményeit őrző archív anyagot is.

— **Találkozó.** A MÁV Tisztképző Intézet forgalmi-kereskedelmi tagozatának 1961-ben végzett hallgatói május 16-án találkozót rendeznek. Érdeklődni lehet Budapesten Győrffy Évánál a 01/12-51-es telefonszámon.

— **Film és ifjúság.** A közelmúltban rendezték Szegeden a Film és ifjúság című vetélkedő városi döntőjét, amelynek győztesei a szegedi vasutas fiatalok lettek, és így bekerültek az országos döntőbe. A csapat tagjai: Palugyainé Szendrei Éva, Bugyiné Kollár Ilona, Hegyközi Pál, Erdődi Károly és Szalai István.

— **Előadóest.** Darvas Iván, Kossuth-díjas színművész előadóestjét láthatta március 19-én a Vasutas Pódium '81 közönsége a Ferencvárosi Vasutas Dolgozók Művelődési Házában. A sorozat következő programja április 16-án Andai Györgyi és Juhász Jácint „Víg — játék" című műsora lesz.

— **Budapesti séta.** A hatvani Vasutas Liszt Ferenc Művelődési Ház vezetői március 21-én a szabadidős program keretében kirándulást szerveztek Budapestre. Megtekintették a főváros nevezetességeit, múzeumait. A művelődési ház programjában még három kirándulás szerepel ebben az évben.

KÖZGYŰLÉS DOMBÓVÁROTT

A dombóvári fatelítő főnökség sportköre a közelmúltban vezetőségválasztó-közgyűlést tartott. *Horváth Sándor,* a sportkör elnöke méltatta az elmúlt négy év eredményeit. Kiemelte a sikeres házibajnokságokat, a kispályás labdarúgást, a teke, az asztalitenisz és a sakkversenyeket. A szakszervezeti bizottsággal közösen rendezett munkahelyi olimpián, több mint 180-an vettek részt. A főnökség dolgozói közül sokan megjelentek a városi sportfelügyelőség által szervezett sportrendezvényeken is.

Lakáscsere

Elcserélném egy szoba komfortos, második emeleti lakásomat másfél vagy kétszobásra, lehetőleg vasutas dolgozóval. Érdeklődni lehet 8-tól 16 óráig a 172-669/17-18, 23-11, 18 órától a 336-064-es telefonszámon. Liebhart.

Elcserélném másfél szoba összkomfortos, budai MÁV-bérlakásomat balatoni vagy más üdülőtelepi tanácsi lakásra, vagy kis kertes házra. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet reggel 10—12-ig, este 18—22-ig a 652-382-es telefonszámon.

Elcserélném szolnoki két szoba hallos, 65 négyzetméteres, gázfűtéses MÁV-bérlakásomat budapesti vagy környéki hasonló nagyságú MÁV- vagy tanácsi lakásra vasutas dolgozóval. Kertes ház is érdekel. Szebeniné: 61-60.

Elcserélném belvárosi, csendes, udvari, gázfűtéses, nagy kétszoba-hallos, személyzetis, összkomfortos, két bejáratú, telefonos, kilencven négyzetméteres lakásomat két lakásra. Egy kétszobás, kisméretű komfortos lakást a metró, a 70-es, 78-as troli vagy a 6-os villamos vonalán — ez lehet MÁV-bérlakás — és belterületen egy mini garzon tanácsi lakást kérek. Telefon: délelőtt 42-63, délután 110-323, Vadászné.

Elcserélném miskolci, két szoba plusz személyzeti szobás, gázfűtéses, telefonos, 74 négyzetméteres, tanácsi lakásomat budapesti hasonlóra. Telefon: 34-817, Barna Zoltán.

Elcserélném Dunakeszi-Gyártelepen levő kis kertes, két szoba összkomfortos, gázfűtéses, nagyméretű MÁV-bérlakásomat, másfél szoba komfortosra Budapest területén. Tanácsi vagy MÁV-bérlakás is érdekel. Érdeklődni lehet: Balázs Ferenc, Dunakeszi-Gyártelep, Állomás sétány 15. I. 4. Telefon: 82-84.

Elcserélném bajai 64,6 négyzetméter alapterületű két szoba komfortos, földszinti tanácsi bérlakásomat Budapest környékén hasonló, esetleg másfél szobás lakásra vasutas dolgozóval. Különálló kertes előnyben. Cím: Klinovszky József, Baja, Somogyi B. út 96. fszt. 2. 6503.

Vasutas Dolgozók!

A MÁV szak- és szerelőipari főnökség FELVÉTELT HIRDET:

gondnoki munkakörre
a zánkai oktatási telep családi üdülőjébe.

Feltétel: középiskolai végzettség, vasúti gazdasági ügyintézésben megfelelő jártasság és gyakorlat.

Feladat: 20 fős személyzettel rendelkező üdülő vezetése, zavartalan üzemeltetése.

Szolgálati lakást biztosítunk, bérezés megegyezés szerint.

Egyedülállók előnyben.

Jelentkezés:
MÁV szak- és szerelőipari főnökség
Budapest X., Kőér u. 3/d.
Kézzel írott önéletrajzzal
a személyzeti vezetőnél.
Telefon: 471-970/103

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXV. ÉVFOLYAM, 8. SZÁM — ÁRA: 1,30 FORINT — 1981. ÁPRILIS 21.

Kitüntetések április 4. alkalmából



Urbán Lajos, közlekedés- és postaügyi minisztériumi államtitkár átadja a miniszteri kitüntetést Bakos József hatvani vonatvezetőnek
(A kitüntetettek névsora a 2. oldalon)
(Laczkó Ildikó felvétele)

Kiemelkedő eredményeik alapján

Kitüntetett vasúti szolgálati helyek

Az V. ötéves terv befejeztével a szocialista munkaversenyben is lezárult egy hosszabb időszak. Ez egyben azt is jelenti, hogy a jól dolgozó vasúti szolgálati helyek és kollektívák a kiváló címek odaítélése mellett magasabb kitüntetésben is részesíthetők.

Az MSZMP XII. kongresszusa és hazánk felszabadulásának 35. évfordulója tiszteletére kibontakozott munkaversenyben elért kiemelkedő eredmények elismerésére a vállalatok részére az *MSZMP KB Kongresszusi Zászló*, a szocialista brigádoknak pedig *a Kongresszusi Oklevél* átadására is ezúttal kerül sor.

A vasúti szolgálati helyek közül a kongresszusi és felszabadulási munkaversenyben, valamint az V. ötéves tervidőszakban folyamatosan elért kimagasló eredményei alapján

a Magyar Szocialista Munkáspárt Központi Bizottsága az MSZMP KB Kongresszusi zászló, a Minisztertanács és a SZOT elnöksége pedig MT-SZOT vörös vándorzászló kitüntetésben részesítette

a MÁV Szombathelyi Járműjavító Üzemet.

Kiemelkedő eredményei alapján a Minisztertanács és a SZOT Elnöksége MT-SZOT vörös vándorzászlót adományozott

a MÁV Debreceni Körzeti Üzemfőnökségnek.

A közlekedés- és postaügyi miniszter a Vasutasok Szakszervezete Elnökségével egyetértésben Kiváló Igazgatóság, körzeti üzemfőnökség, csomópont, főnökség és vállalat címet adományozott:

a Záhonyi Üzemigazgatóságnak, a nagykanizsai, a békéscsabai, a tapolcai, a székesfehérvári körzeti üzemfőnökségnek, Budapest—Nyugati, a ferencvárosi és a miskolci vasúti csomópontnak, a MÁV Debreceni Építési Főnökségnek, a MÁV Távközlő és Biztosítóberendezési Építési Főnökségnek, a MÁV Gyöngyösi Kitérőgyártó Üzemnek, a MÁV Landler Jenő Járműjavító Üzemnek és az Utasellátó Vállalatnak.

A közlekedés- és postaügyi miniszter és a Vasutasok Szakszervezete Elnöksége Oklevél elismerésében részesítette:

a mátészalkai körzeti üzemfőnökséget és a MÁV Budapesti Építési Főnökséget.

A MÁV Vezérigazgatója és a Vasutasok Szakszervezete Elnöksége a Kiváló cím kitüntetéssel együtt Vörös vándorzászló kitüntetésben részesítette:

a nagykanizsai és tapolcai körzeti üzemfőnökséget, a MÁV Debreceni Építési Főnökséget és a MÁV Távközlő és Biztosítóberendezési Építési Főnökséget.

A MÁV vezérigazgatója és a Vasutasok Szakszervezete Elnöksége a Kiváló cím feltételeit teljesítő szolgálati helyek közül

harminchétnek „Kiváló Oklevelet" adományozott.

Az oklevél elismerésben részesültek névsorát az alábbiakban igazgatósági bontásban közöljük:

Budapesti vasútigazgatóság:

Rákosrendező állomás, Győr Körzeti Üzemfőn., Szolnok Körzeti Üzemfőn., Balparti Biztosítóberend. Fenntart. főn., Győr Pft. Főn.

Miskolci vasútigazgatóság:

Füzesabony állomás, Hatvan—Füzesabony Pft. Főn., Sátoraljaújhely Pft. Főn., Miskolci Épület és Hídfenntart. Főn.

Debreceni vasútigazgatóság:

Püspökladány Körzeti Üzemfőn., Debreceni Biztosítóberend. Fenntart. Főn.

Szegedi vasútigazgatóság:

Kecskemét Körzeti Üzemfőn. Vésztő Körzeti Üzemfőn., Kecskemét Pft. Főn., Kiskunhalas Pft. Főn., Szegedi Biztosítóberend. Fenntart. Főn.

Pécsi vasútigazgatóság:

Pécs Üzemfőnökség, Kaposvár Üzemfőn., Pécs Pft. Főn., Nagykanizsa Pft. Főn., Pécsi Biztosítóberend. Fenntart. Főn., Kaposvár Épület és Hídfenntart. Főn.

Szombathelyi vasútigazgatóság:

Veszprém Körzeti Üzemfőn., Szombathely csomópont, Pápa Pft. Főn., Szombathelyi Biztosítóberend. Fenntart. Főn.

A MÁV Vezérigazgatóság közvetlen felügyelete alá tartozó szolgálati helyek:

Mikolc Építési Főn., Budapesti Magasépítési Főn., MÁV Géptelep Főn., MÁV Hídépítési Főn., Szentes Építési Főn., MÁV Tervező Intézet, BVKH., MÁV Villamos Felsővezeték Építési Főn., Szombathely Távközlő és Biztosítóberend. Építési Főn., MÁV Anyagellátási Igazgatóság és főnökségei.

Legjobbjaink

Egy olyan, Állami díjas brigádról írtunk legutóbbi számunkban, amely a magas kitüntetés birtokában sem lassított a tempóján. Nem érezték úgy a szocialista kollektíva tagjai, hogy immár elérték amit elérhetnek, s akár pihenhetnek is a babérjaikon. Ellenkezőleg: úgy vélték — úgy vélik —, éppen ők azok, akiknek jó példával élen kell járniuk. Persze meglehet az is *(a tett minden szónál, nyilatkozatnál bizonyítóbb erejű)*, hogy nincs is „ideológiájuk" a jó munkához: számukra ez így természetes.

Ám a teljességhez tartozik: *sarkukban vannak a trónkövetelők.* Azok az ugyancsak egyenletesen jó munkával megbecsülést érdemlő brigádok, amelyek még nem értek föl a csúcsra, de produktumuk alapján maholnap a legjobbak között lesz a helyük. Az elmúlt hetekben mérettek meg a szocialista (vagy a szocialista cím kiérdemléséért még versengő) kollektívák, eredményeiket figyelembe véve az arra illetékesek pedig már döntöttek arról: melyiküknek milyen elismerés dukál. Az idén tavasszal is hozzávetőleg kétszáz kollektíva neve mellé odakerül a *MÁV Kiváló Brigádja*, a *MÁV Kiváló Ifjúsági Brigádja*, vagy a *Közlekedés és a Hírközlés Kiváló Brigádja* titulus.

Akadnak, akik úgy vélekednek: manapság ritkább a munkáért járó dicséret, s gyakoribb az általánosító elmarasztalás. Többször hangzik a *„hatékonyabban, pontosabban, jobb minőségben"* jelszó, mint az „így is lehet, csak így tovább, példaképeink" megállapítás. Nos, reálisan mérlegelve mit tehetünk hozzá mindehhez? A hatékonyság olyan népgazdasági követelmény, amely — csaknem mindenkitől — feltételezi a pontosabb és jobb munkát. Persze akkor sem rugaszkodnánk el a valóságtól, ha a „csaknem" szócskát elhagyva úgy fogalmaznánk: *mindenkitől megköveteli.*

Még a legjobbaktól is. Hiszen a technika és az ember egyaránt fejlődik (az ember fejleszti a technikát), s amire tegnap még — legőszintébb szándékunk ellenére is — képtelenek voltunk, arra holnap már alkalmasak lehetünk. Mert: nagyobb a gyakorlatunk (s a rutin korántsem azonos az elkényelmesedéssel), *magasabb fokra lép a munkaszervezés, kedvezőbbé formálódnak a munkafeltételeink.* Ha igaz a mondás, amely szerint aki megáll, lemarad — igaznak kell lennie az ellenkezőjének is: *aki állandóan képzi-fejleszti magát és nem áll meg, az nem marad le, előbbre jut.*

Következésképp a legjobb, a jó közepes és a gyenge — egymáshoz viszonyítható fogalmak. *A tegnapi jó eredmény holnap tán csak közepes lesz; ám a tegnapi jók ma is, holnap is, holnapután is képesek lesznek arra, hogy a jók között maradjanak, vagy még egy lapáttal rátéve a legjobbak sorába zárkózzanak föl.* Ezért is mind értékesebb egy-egy újkeletű elismerés, emiatt is lesz a korábbiaknál is rangosabb a következő napokban átvehető kitüntetés. Ne feledjük — sok fórumon elhangzott már, s a nyolcvanas években ezt tekintjük mércének —, hogy társadalmunk és gazdaságunk egyaránt a fejlődés intenzív szakaszába lépett, mikor is óhatatlanul nehezebb új meg új rekordokat elérni. Bármennyire közhely is: *egyről könnyebb kettőre jutni, mint százegyről százkettőre.*

Most nem a jókról, hanem a legjobbjainkról írunk. Azokról a kollektívákról, akik — másokhoz hasonlóan — az „egyről" indultak el, hogy ama „százegyet, százkettőt, százhármat" is megmászva érdemeljék ki az országosan jegyzett, magas kitüntetést. Vagyis, nyilvánvaló, hogy igyekezetükkel, rátermettségükkel részt vállaltak az immár mögöttünk tudott — meglehetősen nehéz és ellentmondásos világgazdasági közegben teljesített — ötödik ötéves terv feladataiból. S az egymást követő szocialista címek tanúsága szerint mindvégig a jók között szerepeltek, hogy immár mint legjobbjainkról szólhassunk róluk. Munkájuk gyümölcsét a vasút — hozzátehetjük: a népgazdaság — eredményei tükrözik. Ők azok, akikre mindenkor számíthattunk. Ők azok, akik ahelyett, hogy másokra mutogattak volna, megértették, mit is jelent: „hatékonyabban, pontosabban, jobb minőségben".

Megérdemlik hát, hogy nevükön nevezzük őket: *a legjobbjaink.* A tegnapi legjobbak méltó vetélytársai.

— földes —

Az első negyedév gyorsmérlege

A vasút 65,6 millió utast és 30,8 millió tonna árut szállított

A MÁV márciusban 22,5 millió utast szállított. Ez 99 százaléka az elmúlt év hasonló időszakának, s 96,5 százaléka a tervezettnek. A vasút személyszállítási teljesítményét jobban kifejező utaskilométer már kedvezőbben alakult. Márciusban a bázisértéknek 101,9, a tervezettnek pedig 97,6 százaléka volt. Ez azt jelenti, hogy a bázisidőszak 44,7 kilométeres átlagos utazási távolsága 46,1 km-re emelkedett.

Az első negyedévben

összesen 65,6 millióan utaztak vasúton.

A személyszállítás minőségi jegyeit vizsgálva örvendetes, hogy jelentős mértékben javult a személyszállító vonatok menetrendszerűsége. A javulás főként a helyi és a távolsági személyvonatoknál tapasztalható.

A vasút márciusban 11,4 millió tonna árut fuvarozott, ami a bázishoz 102,8, a tervhez képest 99,4 százalékos teljesítést jelent. Kedvezően alakult a kocsiigényes áruszállítás. Az áruforgalom a bázisnál 7,2, a tervezettnél 0,9 százalékkal volt magasabb. Negyedéves szinten ez közel 700 ezer tonnát jelent. Közrejátszott ebben a fuvaroztatók részére az I. negyedévben biztosított előszállítási kedvezmény, valamint az idén bevezetett intézkedés, mely szerint a feladó vállalatok részére is biztosít a vasút jutalmat.

A vasút az első negyedévben

30,8 millió tonna árut szállított, mely a bázishoz 99,8, a tervhez 96,8 százalékos teljesítésnek felel meg.

A belföldi forgalomban a bázishoz 100,8, a tervhez 98,4, az export forgalomban 128,1, illetve 103,8, az importban 96,5 és 96,9, míg a tranzitforgalomban 88,4 és 87,2 százalékos volt a teljesítés.

Az árukilométer-teljesítmény a bázishoz viszonyítva 100,6 a tervhez 97,6 százalékosan alakult. A bevételt jelentő fizető forgalom 97,3, illetve 100,4 százalék volt.

Márciusban a kilépő vonatfeloszlatások nagyfokú emelkedése, a kedvezőtlenebb rakodási készség, valamint a szállítási összetétel változása a teherkocsi-forduló idő növekedését idézte elő. Értéke a bázishoz viszonyítva 2,3 százalékkal, a tervhez képest pedig 1,5 százalékkal nőtt. A vasúton kívüli okok miatt felmerült többletidővel korrigált fordulóérték azonban megegyezik a bázisidőszak 3,97 napjával.

Ki tud többet a Szovjetunióról?

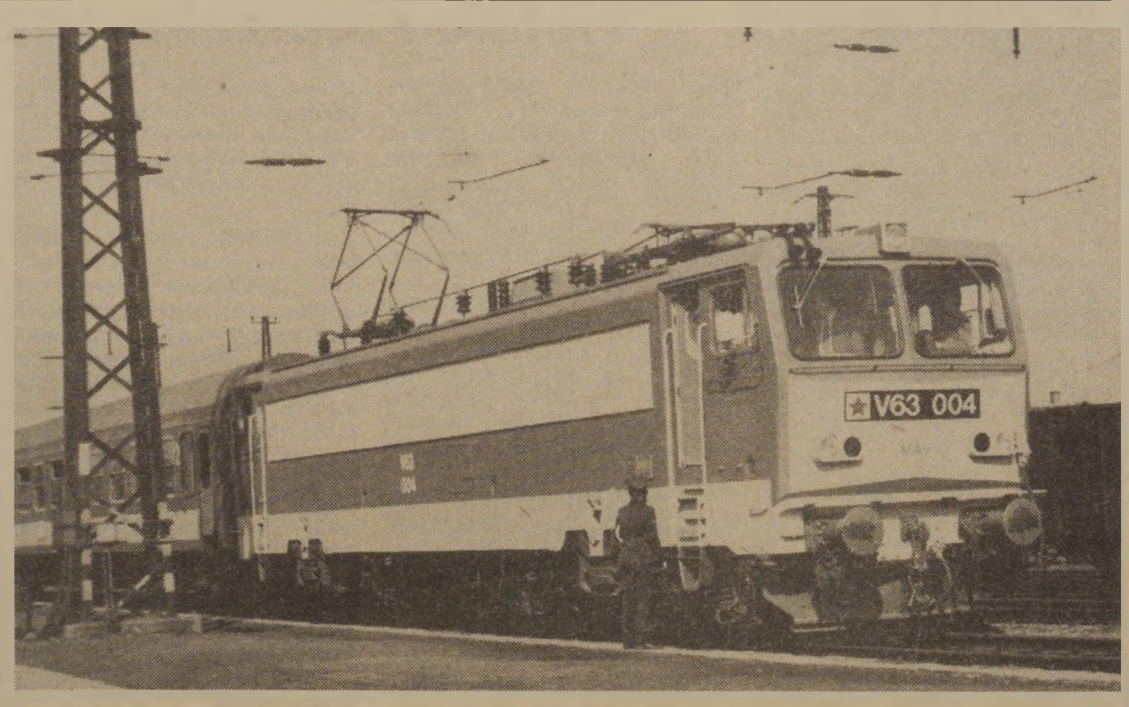
Brigádvetélkedő a budapesti vasútigazgatóságon

Az SZKP XXVI. kongresszusának tiszteletére *„Ki tud többet a Szovjetunióról"* címmel április 10-én vetélkedőt rendezett a budapesti vasútigazgatóság menetkedvezményi csoportjának *Béke* szocialista brigádja. A szellemi vetélkedőre — a pécsiek kivételével — valamennyi igazgatóság elküldte csapatát.

A vetélkedőt *Vladimir Logvinov*, a Szovjet Tudományos Kultúra Házának főmunkatársa vezette. A magyarul jól beszélő szovjet vendég a versenyről elmondta, hogy a vetélkedőn — egyenként három tagból álló csoportok — meglepő tájékozottságról tettek tanúbizonyságot. A részvevőknek négy fő témakörből *36 olyan kérdésre kellett válaszolniuk, amely magában foglalta a Szovjetunió történetét, 1917-től napjainkig.*

A vetélkedő a miskolciak sikerével zárult. A második helyen a szegediek, míg a harmadik helyen a debreceniek végeztek. A három legjobb csapat 1000, 800, illetve 500 forint pénzjutalomban részesült.

S. R.



Mint arról lapunk április 6-i számában is beszámoltunk olvasóinknak, a Ganz-MÁVAG-ban elkészült az ötezer lóerős, tirisztoros vezérlésű villamos mozdonyok első sorozata. A korszerű járművek elhagyták a szerelőcsarnokot és próbaúton vizsgáznak
(MTI fotó: Sarkadi János)

Kitüntetett szocialista brigádok

Az V. ötéves tervidőszakban, valamint az MSZMP XII. kongresszusa és hazánk felszabadulásának 35. évfordulója tiszteletére kezdeményezett munkaversenyben kiemelkedő eredményeket elért vasutas kollektívák közül, négyet ért a megtiszteltetés, hogy magas állami kitüntetésben részesült. A Minisztertanács, hosszú évek óta tartó kimagasló munkájáért a

Munka Vörös Zászló Érdemrend

kitüntetést adományozta a tapolcai körzeti üzemfőnökség *Bánki Donát* szocialista brigádjának. A

Magyar Népköztársaság Kiváló Brigádja

kitüntetésben részesült: a Bp-Keleti Üzemfőnökség *Steinmetz Miklós;* a MÁV Szombathelyi Járműjavító Üzem *Zsirai Lajos* és a MÁV Gyöngyösi Kitérőgyártó Üzem *Rakéta* szocialista brigádja.

A Magyar Szocialista Munkáspárt a kongresszusi és a felszabadulási munkaversenyben elért kiemelkedő eredményei alapján

MSZMP KB Kongresszusi Oklevél

elismerésben részesítette a Ferencvárosi vontatási főnökség *Baross Gábor* és Záhony állomás *Kilián György* szocialista brigádját.

A Magyar Kommunista Ifjúsági Szövetség eredményes munkájáért

KISZ KB Kongresszusi Oklevél

elismerésben részesítette a füzesabonyi Körzeti Üzemfőnökség *KISZ*, s az Északi Járműjavító *Lőwy Sándor* ifjúsági szocialista brigádját.

A közlekedés, posta és hírközlés kiváló brigádjai

Az elmúlt években a szocialista brigádmozgalomban elért kimagasló eredményeik alapján a Közlekedés, Posta és Hírközlés Kiváló Brigádja kitüntetésben részesültek:

Nagykanizsa Pft. Főn. *Dózsa György;* Békéscsaba Üzemfőn. *Sallai Imre;* Budapest-Ferencváros állomás *II. Rákóczi Ferenc;* Celldömölk Üzemfőn. *Dobó István;* Mikolc csomópont *Hámán Kató;* Debrecen Járműjavító Üzem *XXII. Pártkongresszus; Nagykanizsa üzem* főn. *Lenin;* Debrecen Pft. Főn. *Kun Béla;* Kisújszállás Pft. főn. *Lenin;* Veszprém körzeti üzemfőn. *Ernesto Che Guevara* szocialista brigádjai.

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 vezérigazgatóság közvetlen irányítása alá tartozó szolgálati helyek bontásában közöljük:

Budapesti vasútigazgatóság:

Budapest-Nyugati Műszaki Kocsiszolg. Főn. *Jó munka;* MÁV Budai Távközlési Üzem *Osztapenkó;* Budapest-Ferencváros állomás *Béke MHSZ;* MÁV Villamos Fenntart. Főn. Budapest—Keleti pu. *Május 1.;* Budapest-Nyugati pályaudvar *Hámán Kató;* Budapest-Ferencváros Pft. Főn. *Kossa István;* Győr Pft. Főn. *Béke;* Budapest-Ferencváros Vont. Főn. *Che Guevara;* Hámán Kató Vont. Főn. *II. Rákóczi Ferenc;* Győr Körzeti Üzemfőn. Vontatási Üzemegység *Ságvári Endre;* Székesfehérvár Körzeti Üzemfőn. *Hámán Kató;* Budapest-Keleti Csomópont Üzemfőn. *Vak Bottyán;* Budapesti Épületfenntartó Főn. *Dózsa;* Székesfehérvár Pft. Főn. *Alba Regia;* MÁV képviselet Sturovó *Augusztus 20;* Hatvan állomás *Ady Endre;* Kelenföld Körzeti Üzemfőn. *Mészáros Károly;* Budapest-Terézvárosi Pft. Főn. *Petőfi;* Cegléd Körzeti Üzemfőn. *Április 4.;* Szolnok Körzeti Üzemfőn. *Damjanich* szocialista brigádja.

Miskolci vasútigazgatóság:

Mezőkeresztes VIII. GMPSZ *József Attila;* Szerencs VI. GMPSZ *Gagarin;* Hatvan—Füzesabony Pft. Főn. *Március 8.;* MÁV Miskolci Épület- és Hídfenntartó Főn. *II. Rákóczi Ferenc;* Miskolc-Tiszai- BFF *Ságvári Endre;* Miskolci Vont. Főn. *Dózsa György;* Leninváros állomás *Táncsics;* Miskolci vasútigazgatóság Ép. és Pft. osztály *Lenin;* Miskolc-Tiszai pu. *Béke;* Kazincbarcika Körzeti Üzemfőn. *József Attila* szocialista brigádja.

Debreceni vasútigazgatóság:

Debrecen Körzeti Üzemfőn. *Sallai Imre;* Debreceni vasútigazgatóság Üzemviteli oszt. *Baross Gábor;* Nyíregyháza Körzeti Üzemfőn. *Schönherz Zoltán;* Püspökladány Körzeti Üzemfőn., Kisújszállási Vont. Műhelyfőnöksége *Gagarin;* Nyírbátor állomás *Sziklai Sándor;* Kisújszállás Pft. Főn. *Petőfi;* Ebes Villamos Vonalfelügy. *Bláthy Ottó* szocialista brigádja.

Szegedi vasútigazgatóság:

Békéscsaba Körzeti Üzemfőn. Orosháza állomás *Gagarin;* Békéscsaba Körzeti Üzemfőn. *Kandó Kálmán;* Békéscsaba Körzeti Üzemfőn. Szarvas állomás *Lenin;* Békéscsaba Körzeti Üzemfőn. *Munkácsy Mihály;* Kecskemét Körzeti Üzemfőn. *Jedlik Ányos;* Kecskemét Körzeti Üzemfőn. *Kossuth Lajos;* Kecskeméti Körzeti Üzemfőn. Kiskunfélegyháza állomás *Kossuth Lajos;* Kecskemét Pft. Főn. *Petőfi Sándor;* Szeged MÁV Napközi-otthonos óvoda *Brunszvik Teréz;* Szentes Körzeti Üzemfőn. *Hámán Kató;* Vésztő Körzeti Üzemfőn. Vontatási Üzemegység *Jurij Gagarin* szocialista brigádja.

Pécsi vasútigazgatóság:

Dunaújváros Üzemfőn. *Landler Jenő;* Dunaújváros Pft. Főn. *Petőfi Sándor;* Kaposvári Üzemfőn. Vontatási Üzemegység *Baross Gábor;* Szekszárd Pft. Főn. *Dobó István;* Dunaújváros Üzemfőn. Vontatási Üzemegység *Diesel Rudolf* Dombóvár Üzemfőn. Vont. Üzemegység *Latinka Sándor;* Dombóvár Üzemfőn. Vont. Üzemegység *Béke;* Nagykanizsa Üzemfőn. Fonyód állomás *Lenin;* Nagykanizsa Üzemfőn. Vont. Üzemegység *József Attila;* Pécs Üzemfőn. Vont Üzemegység *Széchenyi István;* Pécs BFF *Puskin* szocialista brigádja.

Szombathelyi vasútigazgatóság:

Veszprém Körzeti Üzemfőn. *Gagarin;* Celldömölk Körzeti Üzemfőn. *Landler Jenő;* Celldömölk Körzeti Üzemfőn. Pápai állomás *Béke;* Celldömölk Körzeti Üzemfőn. *Dr. Münnich Ferenc;* Sopron Vont. Főn. *Gagarin;* Szombathely Vont. Főn. *Luganszkij;* Tapolca Pft. Főn. *Kossuth Lajos;* Szombathely BFF. *Gagarin;* Tapolca Szertárfőn. *Batsányi János;* Pápa Pft. Főn. *Rákóczi Ferenc;* Veszprém Körzeti Üzemfőn. *Béke* szocialista brigádja.

Záhony Üzemigazgatóság:

MÁV Gépesített Rakodási Főn. *Forgácsoló;* Záhony Vont. Főn. *Kandó Kálmán;* Záhony Pft. Főn. *Ságvári Endre;* Záhony BFF. *Gagarin;* Fényeslitke állomás *Baross Gábor;* Eperjeske Állomás *Váci Mihály* szocialista brigádja.

A vezérigazgatóság közvetlen felügyelete alá tartozó szolgálati helyek:

MÁV Északi Járműjavító Üzem XI. B. Békéscsaba *Kun Béla;* MÁV Északi Járműjav. Üzem XII. osztály *Tamási Áron;* Landler Jenő Járműjav. Üzem *Kenyeres Júlia;* Landler Jenő Járműjav. Üzem *Rudas László;* Dunakeszi Járműjav. Üzem *Béke;* Dunakeszi Járműjav. Üzem *József Attila;* Szolnok Járműjav. Üzem *Vörös Október;* Szolnok Járműjav. Üzem *900 éves Szolnok;* Debrecen Járműjav. Üzem *Gorkij;* Debrecen Járműjav. Üzem *Landler Jenő;* Miskolc Járműjav. Üzem *Vasvári Pál;* Miskolci Járműjav. Üzem *Bornemisza Gergely;* Szombathely Járműjav. Üzem *Hámán Kató;* Szombathelyi Járműjav. Üzem *József Attila;* Székesfehérvári Járműjav. Üzem *Felszabadulás;* Székesfehérvári Járműjav. Üzem *Gábor Áron;* Villamos Felsővezeték Ép. Főn. *Mező Imre;* MÁV Hídépítési Főn. *Váci Mihály;* MÁV Szak- és Szerelőipari Főn. *Pataki István;* MÁV Gépjavító Üzem *Münnich Ferenc;* MÁV Gyöngyösi Kitérőgyártó Üzem *Április 4.;* MÁV Jászkiséri Építőgépjavító Üzem *Dr. Münnich Ferenc;* MÁV Építési Géptelep Főn. *Villanyszerelő;* MÁV Miskolci Építési Főn. *Gagarin;* MÁV Celldömölki Építési Főn. *Sabária;* MÁV Debreceni Építési Főn. *Petőfi Sándor;* MÁV Dombóvári Építési Főn. *Motorszerelő I.;* MÁV Szentesi Építési Főn. *Zója;* MÁV Szentesi Építési Főn. *Petőfi;* MÁV Magasépítési Főn. *Több termelést;* MÁV Magasépítési Főn. *Petőfi;* MÁV Budapesti Építési Főn. *Munkácsy Mihály;* MÁV Budapesti Építési Főn. *József Attila;* MÁV TBKF *Bláthy Ottó;* MÁV Központi Számviteli Hivatal *Szojuz 11;* MÁV Számítástechnikai Üzem *Reménység;* BVKH *Kossuth Lajos;* BVKH *XII. Kongresszus;* MÁV Tervező Int. *November 7.;* MÁV Távközlési és Biztosítóberend. Ép. Főn. *Kun Béla;* MÁV Távközlési és Biztosítóberend. Ép. Főn. *Dominó;* MÁV Rákosi Országos Osztószertár *Műszaki;* MÁV Dombóvári Fatelítő Főn. *Gyenis Antal* szocialista brigádja.

MÁV Kiváló ifjúsági brigádja kitüntetésben részesült.

a MÁV Északi Járműjavító *Lőwy Sándor;* a MÁV Debreceni Építési Főn. *Rakéta;* MÁV Budapesti Bal parti Bizto. Fenntart. Főn. *Baross Gábor;* Szolnoki Körzeti Üzemfőn. *Ságvári Endre;* Miskolci Vont. Főn. *Edison;* Nyíregyháza Biztosítóberend. Fenntart. Üzem *Barátság;* Szentesi Körzeti Üzemfőn. *Kandó Kálmán;* Nagykanizsa Üzemfőn. *Ságvári Endre;* Szombathely Szertárfőn. *Kandó Kálmán;* Szombathelyi Járműjavító Üzem *Móricz Zsigmond;* MÁV Miskolci Építési Főn. *Ady Endre;* MÁV Magasépítési Főn. *Május 1.;* Záhony Gépesített Rak. Főn. *Béke* szocialista brigádja.

Kitüntetések április 4-e alkalmából

A Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa hazánk felszabadulásának 36. évfordulója alkalmából eredményes munkájuk elismeréseként a

Munka Érdemrend arany fokozata

kitüntetést adományozta: Győr Sándorné menetirányítónak, Bp. Keleti pu. Igazgatósági részleg; Horváth Alajos szakoszt. vezetőnek, KPM Vasúti Főoszt.; Kocsis Jenő főmérnöknek, Miskolc Ép. Főn.; Tomács István tolatásvezetőnek, Bp. Ferencváros áll.; Tóth Kálmán vonalbiztosnak, Debrecen Vasútig.; Wunderlich Gyula dízellakatos brigádvezetőnek, Pécs Vont. Főn.

Munka Érdemrend ezüst fokozata

kitüntetésben részesítette: Barta János távközlő-műszerészt, Szeged Rókus BBFF; Bedy Zoltán vez. mérnököt, Celldömölk Ép. Főn.; Bujáki László kocsimestert, Bp. Nyugati Műsz. Kocsiszolg. Főn.; Csatlós Bertalan rugókovács csop. vez., Landler Jenő Jj. Ü.; Czeglédi István vonalgondozót, Debrecen Pft. Főn.; Kutasi István raktárnokot, Záhony áll.; Molnár Miklós főpályamestert, Vác Pft. Főn.; Rácz Károly fizikai csop. vez., Püspökladány MÁV Fatelítő Ü.; Szabó István vízvez. szerelő csop. vez., Jobbparti Épületfenntartó Főn.; Tóth István Dániel tmk-lakatost, Miskolc Vont. Főn.; Varga József vonatvez., Szombathely áll.; Zidarics György lakatos csop. vez., Pécs BBFF.

Munka Érdemrend bronz fokozata

kitüntetést kapták: Adorján Lászlóné esztergályos, Szombathely Jj. Ü.; Angyal Gábor váltókezelő, Bp. Nyugati áll.; Antolics József oszt. vez., Dunakeszi Jj. Ü.; Balogh János oszt. vez., Pécs Vasútig.; Békési István vonatvez., Szolnok Körzeti Üzemfőn.; Dremák Andrásné raktárkez., Debrecen Igazgatósági Osztószertárfőn.; Fekete Györgyné személyzeti vezető, Vasútegészségügyi Igazgatóság; Galambos Tibor ténfelvigy., Rákosrendező Körzeti Állomásfőn.; Garaba István állomásvizsgáló, Bp. Vasútig.; Gengeliczki Józsefné műszerész, Jobbparti BBFF; Gradiskai László ügyint. csop. vez., Szeged Vasútig.; Homonnai János tűzikovács csop. vez., Szolnok Jj. Ü.; Jenei Ferenc kocsilakatos csop. vez., Debrecen Jj. Ü.; Kalász Attila utazó mozd. felvigy., Bp. Ferencváros Vont. Főn.; Mike János pályamester, Dombóvár Építési Főn.; Reményi Zoltán dízelmozd. szerelő csop. vez., Nyíregyháza Körzeti Üzemfőn.; Szabó András minőségell. szakmunkás, Bp. MÁV Gépjavító Ü.; Szőke Jenő oszt. vez. h., Szombathely Vasútig.; Szük Gyula belsőellenőr, Záhony MÁV Üzemig.; Treier László előmunkás, Nagykanizsa Pft. Főn.; Wágner Gábor műszerész, Miskolc BBFF; Zimonyi István forg. szakvizsgabiztos, Miskolc Vasútig.

A közlekedés- és postaügyi miniszter

Eötvös Loránd-díjat

adományozott: Hegedüs Géza műsz. gazd. tanácsadónak, KPM Vasúti Főoszt.; dr. Nagy József igazgatónak, VATUKI.

Kiváló Vasutas

kitüntető címet adományozott: Antal János lakatos csop. vez., Székesfehérvár Jj. Ü.; Ádám József váltókez., Kiskunhalas Körzeti Üzemfőn.; Czomba Sándor lakatosnak, Záhony Üzemig.; Farkas Lajos kocsilakatosnak, Bp. Ferencváros Vont. Főn.; Fazekas Béla kocsirendezőnek, Kazincbarcika Körzeti Üzemfőn.; Füzi János termelésirányítónak, Miskolc Pft. Főn.; Kállai János gépáll. vezetőnek, Debrecen Építési Főn.; Kutnyánszky Lajos ügyint., Pécs Vasútig.; Lovas Lajos szolg. főnöknek, Szeged Épület- és Hídfenntartó Főn.; Mérnyei Sándor áll. főn., Sümeg áll.; Nagy Ernő csop. vez. előmunkásnak, Tapolca Pft. Főn.; Nócs Ferenc járőrvez., Hatvan Vill. Vonalfőn.; Pásztor Ferenc motorszerelő csop. vez., Bp. Építési Géptelep Főn.; Pilcz Olivér főtechnológusnak, Miskolc Jj. Ü.; Szabó István kazánfűtőnek, Gyöngyös MÁV Kitérőgyártó Ü.; Szilágyi Miklós kocsirendezőnek, Debrecen Körzeti Üzemfőn.; Telek Vince közp. fűtésszerelőnek, Kaposvár Épület- és Hídfennt. Főn.; Téglás József térfőnöknek, Bp. Ferencváros áll.; Tóth László lakatosnak, Szolnok Körzeti Üzemfőn.; Vadász József motorvez., Székesfehérvár Körzeti Üzemfőn.

Kiváló Munkáért

kitüntetésben részesültek: Bakos József lakatos, Szolnok Jj. Ü.; Bakos József vonatvez., Hatvan áll.; Benkő István munkavez., MÁV Magasépítési Főn. Bp.; Bősz József szb-titkár, Dunakeszi Jj. Ü.; Burger József csatornahálózat-tisztító és -karbantartó, Bp. Épületfennt. Főn.; Cseh István titkárságvez., Északi Jj. Ü.; Csetreki János munkavez., Miskolc Ép. Főn.; Csongor Károly főépítésvez., Bp. Rákosrendező MÁV Hídép. Főn.; Hajnal Géza főmérnök, Jászkisér MÁV Építőgépjav. Ü.; Kovács István lakatos, Dombóvár Építési Főn.; Lvomszki István vonalgondozó, Bp. Terézvárosi Pft. Főn.; Mayer István műszerész, Balparti BBFF; Molnár Béla állomásfőnök, Rákosrendező áll.; Némedi Pál áruátadó, Szob áll.; Pokol Miklós szakvonali oktató, Záhony Pft. Főn.; Patay János ügyint., Bp. Vasútig.; Potyondi Lajos állomásfőn., Simontornya áll.; Puskás István ügyint. csop. vez., KPM Vasúti Főoszt.; Rátz László esztergályos csop. vez., Szombathely Jj. Ü.; Sipos Adolf ügyint. csop. vez., Debrecen Vasútig.; B. Tóth József lakatos csop. vez., Miskolc Vont. Főn.; Varga Lajos vizsgáló főkalauz, Veszprém Körzeti Üzemfőn.; Vass József oktató vezénylő, Kiskunhalas Körzeti Üzemfőn.; Wertmüller Attila motorszerelő, Hámán Kató Vont. Főn.

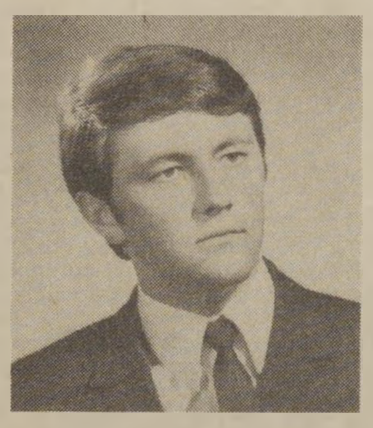
Miniszteri Dicséret

kitüntetést kaptak: Farkas Elek rakt. anyagkiadó, Kisújszállás Szertárfőn.; Farkas Lászlóné pénzügyi csop. vez., Miskolc MÁV Ter. Egészségügyi Közp.; Gregus Jánosné belső ellenőr, Bp. MÁV Magasép. Főn.; Hajdu Jakab térfelvigy., Bp. Keleti Csomóponti Üzemfőn.; Helmeczy György dízelmozd. vezető, Sopron Vont. Főn.; Horváth Alfréd tmk csop. vez., Miskolc Jj. Ü.; Hosnyánszki János motorszerelő, Szekszárd Pft. Főn.; Katavics Károly műszerész, Szombathely TBÉF; Kovács Imre motorvez., Szentes Körzeti Üzemfőn.; Kovács László felsővez. szerelő, Landler Jenő Vill. Vonalfőn. Bp.; Liszka Márta csop. vez., MÁV Nyugdíj Hiv.; Magócsi Károlyné raktárkezelő, Bp. MÁV Szak- és Szerelőip. Főn.; Magyari László lakatos, Szolnok MÁV Kórház és Rend. Int.; Molnár József munkavez. előmunkás, Bp. Építési Főn.; Nádasi János műszaki részlegvez., Miskolc BBFF; Páter Attila tartalékos, Rákosszentmihály áll.; Puskás József ügyint., Pécs Vasútig.; Rapp Imre vonalkezelő, Vác Pft. Főn.; Sági Gyula művezető, Dunakeszi Jj. Ü.; Szarka Lajos szb-titkár, Zalaegerszeg Körzeti Üzemfőn.; Szelényi Elek főkönyvelő, Bp. Építési Géptelep Főn.; Takács Ferenc pályamunkás, Székesfehérvár Pft. Főn.; Varga László revizori csop. vez., Bp. Vasútig.; Vörös Lajos ügyint., Bp. Vasútig.; Vörös László vonatvezető, Komárom Körzeti Üzemfőn.

A MÁV vezérigazgatója

Vezérigazgatói Dicséret

kitüntetésben részesítette: Ádám János oktatótisztet, Jászkisér MÁV Építőgépjav. Ü.; Balogh János lakatost, Miskolc Pft. Főn.; Balassa György áll. tartalékost, Cegléd Körzeti Üzemfőn.; Bárány József keresk. hivatalnokot, Bp. Józsefváros áll.; Bencsik Lajosné sorompókezelő pályaőrt, Zalaegerszeg Pft. Főn.; Bereczki József dízelszerelőt, Dombóvár Üzemfőn.; Bíró Ferenc segédmunkást, Szombathely Jj. Ü.; Bognár Elemér vill. mozd. lakatost, Bp. Keleti Csomóponti Üzemfőn.; Bor Ferenc forg. szolg. tevőt, Nagykanizsa Üzemfőn.; Borsos Gyula tolatásvez., Mohács áll.; Burka Ferenc gépkocsivez., Bp. MÁV Építési Géptelep Főn.; Csépány József vágányfékkezelőt, Bp. Ferencváros áll.; Fazekas Gézáné ügyint., KPM Vasúti Főoszt. ÜGH; Fekete István vonalgond., Kisújszállás Pft. Főn.; Fenyvesi Gyula pályamunkást, Sopron Pft. Főn.; Fogas István váltókez., Bp. Déli áll.; Furda István szb. pol. munkatársat, Záhony Gépesített Rakod. Főn.; György József kocsivizsg., Miskolc Vont. Főn.; Hajdics István meó-vezetőt, Landler Jenő Jj. Ü.; Hartyányi Lajos hegesztő csop. vez., Székesfehérvár Jj. Ü.; Hegyi István művez., Komárom Körzeti Üzemfőn.; dr. Horváth Tibor ügyint. csop. vez., KPM Vasúti Főoszt.; Imre Bálint forg. szolg. tevőt, Szentes Körzeti Üzemfőn.; Juhász Imre járőrvezetőt, Ebes Vill. Vonalfelügy.; Kiss István oktatótisztet, Pápa Pft. Főn.; Komán János motorszerelőt, Debrecen Épület- és Hídfennt. Főn.; Kovács János áll. vezető helyettest, Orosháza áll.; Kovács József rakt. vez., Bp. Magasépítési Főn.; Kulcsár Julianna szállítm. vezetőt, Murakeresztúr áll.; Kurunczi Lajos szertári munkást, Hámán Kató Szertárfőn.; Meskál György gépáll. vezetőt, Szemes Építési Főn.; Mézes Pál motorlakatost, Békéscsaba Körzeti Üzemfőn.; Mihálka Tibor gépészeti beruházót, Debrecen Jj. Ü.; Mogor Béláné kocsitisztítót, Komárom Körzeti Üzemfőn.; Móricz Kálmán sorompókez., Tapolca Körzeti Üzemfőn.; Müller Károly klubkönyvtárvezetőt, Vasutasok Szakszerv. Debreceni Klubkönyvtára; Nagy István ügyint. csop. vez., KPM Vasúti Főoszt.; Nagy Zoltán garázsmestert, Vésztő Körzeti Üzemfőn.; Nemes Béla nehézgépkezelőt, Celldömölk Ép. Főn.; Nescsák István pályamunkást, Győr Pft. Főn.; Németh Gyula ügyint., Bp. Vasútig.; dr. Nikolaeva Jonkova Mária szemész szakorvost, Miskolc MÁV Ter. Egészs. Közp.; Nyíri Károly betan. motorszerelőt, Miskolc Jj. Ü.; Palotai István áll. főn. helyettest, Bp. Soroksári út áll.; Petőcz József anyagkiadó munkást, Székesfehérvár Szertárfőn.; Preszecsán Imre betan. munkást, Pécs BBFF; Rákosi Attila vez. mérnököt, Hámán Kató Vont. Főn.; Ötvös István vonatvez., Kisújszállás áll.; Samkó Mihály vill. szerelőt, Szerencs Körzeti Üzemfőn.; Sándor János külsős rakt. kezelőt, Pécs Szertárfőn.; Semjén Anna műsz. gazd. vezetőt, VATUKI; Simkovits Béla ügyint., Debrecen Vasútig.; Steiner Lajos oszt. vez., MÁV Gépészeti Ttechnológiai és Anyagvizsg. Üzem; Szabó József vonatvez., Celldömölk Körzeti Üzemfőn.; Szalánczi József hálózatszerelő szakmunkást, Debrecen BBFF; Szendrey Mátyás termelésforgalom irányítót, MÁV Üzemirányító Közp.; Szilágyi Ferenc előmunkást, Kecskemét Pft. Főn.; Szitár József ügyint., Szombathely Vasútig.; Takács Ágnes pénztárátadót, Miskolc-Tiszai pu. Tiborc József oszt. vez. helyettest, Bp. Vasútig.; Tiricz Mihály rakt. kezelőt, Kecskemét Szertárfőn.; Tóth István árupénztárost, Kőbánya felső Körzeti Állomásfőn.; Tóth István vágánygondozót, Győr Pft. Főn.; Tóth József csop. vez., Miskolc Vasútig.; Varga János tolatásvez., Rákosrendező Körzeti Állomásfőn.; Varga Mihály vez. váltókezelőt, Dorog áll.; Világhi József ügyint., Bp. Vasútig.; Vitéz Imre műsz. ell., Északi Jj. Ü.; Üveges Gábor tmk-lakatost, Miskolc Okt. Főn.



A KISKUNDOROZSMAI FORGALMI HIVATALNOK

Fiatalon főbizalmi tisztségben

Szeged állomás szakszervezeti bizottságán már 1975-ben áttértek a bizalmi-, illetve a főbizalmi-rendszerre. Ez a szervezeti forma beváltotta a hozzáfűzött reményeket. Ezért a körzeti üzemfőnökség megalakulását követően választott új szakszervezeti bizottság is megmaradt ennél a rendszernél. Jelenleg 14 főbizalmi fogja össze és irányítja a szakszervezeti munkát.

Az újonnan választott tisztségviselők között találjuk *Széll István* főbizalmit. Vele beszélgettünk munkájáról, szakszervezeti tevékenységéről. A szegedi Bebrits Lajos Vasúti Szakközépiskola elvégzése után Szatymaz állomáson dolgozott árupénztárosként, majd forgalmi szolgálattevőként. Jelenlegi munkahelyére, Kiskundorozsmára 1976-ban került, azóta forgalmi hivatalnoki beosztásban dolgozik. Közben levelező tagozaton elvégezte a győri közlekedési főiskolát és üzemmérnöki képesítést szerzett. A szakszervezeti mozgalomba is Kiskundorozsmán kapcsolódott be: *előbb bizalminak, majd 1978-ban főbizalminak választották meg.* A legutóbbi választáson ismét ő érdemelte ki a kiskundorozsmaiak és a szomszédos kisállomások dolgozóinak bizalmát.

— *Forgalmi hivatalnokként nappali beosztásban dolgozom, így munkatársaimmal állandó kapcsolatban vagyok* — mondja. — *Mint főbizalmihoz, hozzám tartozik Kiskundorozsma, valamint a 700-as vonalról Szatymaz, Balástya, Kistelek, Csengele és Petőfiszállás állomások mintegy 110 dolgozója.* Velük személyesen tartom a kapcsolatot, vagy ha másként nem lehet, telefonon. Ilyenkor a napi feladatok mellett szóba kerülnek az aktuális politikai kérdések, a család és a közösség gondjai, problémái is. Hogy milyen ügyekben keresnek meg? Legtöbben üdüléssel, a segélyekkel és a bérezéssel kapcsolatban.

— Minden kérés teljesíthető?

— *Legtöbbször igen. Az üdüléseknél már gyakorlattá vált nálunk, hogy a bizalmiak még év elején felmérik az igényeket és a lehetőségekhez mérten igyekszünk azt az szb-vel egyeztetni és ha mód van rá teljesíteni.* Legutóbb a balástyaiak kerestek meg, hogy hűtőszekrényt szerezzünk a részükre. Megoldottuk kérésüket. Egyébként meggyőződésem, hogy a problémák, panaszok nagy része helyben orvosolható, csak egy kis figyelem kell hozzá.

— Milyen a kapcsolata a bizalmiakkal?

— Jónak mondható. A területi adottság miatt négy bizalmi társam itt van helyben, a többi öt pedig a már említett állomásokon. Velük is jó a kapcsolatom. Minden fontos kérdésben megkeresnek, egyeztetjük a véleményünket, kicseréljük az információinkat. S ha szükséges az adott problémával felkeresem a szakszervezeti bizottságot is, *közösen próbáljuk a dolgozóinkat érintő kérdéseket megoldani.* A gazdasági vezetőkkel is jó a kapcsolatunk, kölcsönösen segítjük egymás munkáját. S talán az sem lebecsülendő, hogy nálunk a tagdíjfizetés százszázalékos.

A körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottságán is dícsérték Széll István munkáját. Elmondták: *olyan főbizalmi, aki önállóan dolgozik, és jól megoldja a feladatokat.* Kapcsolata pedig mind a bizalmiakkal, mind a dolgozókkal követésre méltó. Fiatalos lendülete, tenni akarása jól kamatozik a szakszervezeti munkában. A főbizalmi tisztsége mellett mint propagandista tevékenykedik, és az üzemfőnökség pártszervezetének is tagja.

Társadalmi tevékenységéért, az ifjúsági mozgalomban végzett munkájáért az idén, a forradalmi ifjúsági napok alkalmából *vezérigazgatói dícséretben* részesítették.

G. J.

KÖZÖS ÉRDEKÜNK

A személyszállítás színvonalának javítása

Legyen erényünk a kulturált utaztatás és a pontosság!

A népgazdaság dimanikus fejlődése a közlekedési ágazatokkal — közte a vasúttal szemben is — nagyobb követelményeket támaszt. Egyre inkább előtérbe kerül a személy- és áruszállítás gazdaságossága. Ennek a követelménynek szemléletformálás nélkül aligha tehetünk eleget.

Sajnos gyakori még az a felfogás, hogy *„az áruszállítás jól fizető üzlet, de a személyszállítás csak nyűg a nyakunkon!"* Tény, hogy a vasút évi bevételei között a személyszállítás aránya elmarad az árufuvarozás mögött és a gond is több a személyszállítással, de ez még nem jelenti azt, hogy nem üzlet a vasútnak. Sőt ennél is több: fontos politikai kérdés. Mielőtt ezt bizonyítanánk, vizsgáljuk meg a vasút V. ötéves tervének teljesítését.

Többet kell tennünk az utasok megnyeréséért

A MÁV 1975 és 1980 között 3,7 százalékos utascsökkenésre és 2,4 százalékos utaskilométer teljesítmény visszaesésre számított. A személyszállítási teljesítmények nem érték el a tervezett szintet, az V. ötéves tervidőszak első felét az utasok számának intenzívebb csökkenése jellemezte. Ez az utóbbi két évben mérséklődött, *az utaskilométer teljesítmény viszont 1980-ban lassú ütemben ismét növekedett.* Az utaszállítást kedvezően befolyásolta a mellékvonali motorvonatok üzembe állítása és a villamosított vonalak hosszának növekedése. *Továbbra is tény viszont az utasterek, az állomások és a vonatok elhanyagoltsága, a fűtés, a világítás hibái, a megbízhatatlan menetrendszerűség. Részben emiatt előtérbe került a közúti személyszállítás.*

Az elmúlt években hozott intézkedések hatására a vasút személyszállítási érdekeltsége azonos szintre került a belföldi áruszállításával. A Magyar Államvasutak személyszállításból eredő bevételeinek minden forintjához 1,67 forint dotációt ad az állam.

Ez is indokolttá teszi a régi szemlélet felülvizsgálatát, a személyszállítás színvonalának emelését. Ezek után felvetődik a kérdés: *hogyan javíthatjuk a vasúti személyszállítás minőségét, teljesítményparamétereit? Hogyan tehetjük az utazó közönség számára még vonzóbbá, kedvezőbbé a vasút szolgáltatásait?* Mindezt csak a rendelkezésünkre álló szerény anyagi keretek koncentráltabb, jobban rangsorolt felhasználásával, belső tartalékaink gyorsabb ütemű hasznosításával valósíthatjuk meg. *Mindenekelőtt a jó kereskedőre, üzletemberre jellemző munkastílust kell általánossá tenni.* Napjainkban már nemcsak az áruért, az elegytonnákért kell a szállíttatóval jó együttműködésre törekedni, hanem az utasok bizalmának megnyeréséért is többet kell tenni! Igaz, ugyan, hogy a személyszállítás csak szerény nyereséggel kecsegtet, de a jelenleg stabilizálódott 285—290 millió utas utáni bevétel sem lebecsülendő.

Az elmúlt években országszerte kialakultak az üzemfőnökségi szervezeti keretek, s 1982. január 1-re már 39 üzemfőnökség fog működni. Ezek a réginél jobb lehetőségeket kínálnak a személyszállítási feltételek javítására. Az üzemfőnökségek vezetői a területükön működő nagyobb termelőegységek vezetőivel, tömegszervezeteivel együttműködve, az üzemfőnökség területén közlekedő személyvonatok menetrendjének kedvezőbb kialakításával, az üzemfőnökségre állomásított személykocsikkal történő jobb gazdálkodással is sokat tehetnek az utasok megnyeréséért.

Legyen alapkövetelmény a menetrendszerű közlekedés

Az utasok a vasút alkalmazkodókészségét az utóbbi években elsősorban a jobb forgalomszervezésben mérhették le. *Napjainkban bármelyik megyeszékhely minden egyéb közlekedési eszköznél gyorsabban érhető el vonaton.* Hazánk nagyobb városai között az úgynevezett „városközi közlekedés" keretében *Miskolc—Szeged, Miskolc—Keszthely, Pécs—Székesfehérvár—Győr* és egyéb viszonylatokban már jelenleg is közlekedtet a vasút járatokat. Hogy ennek további előnyeit a vasút időben felismerte, arra jó bizonyíték, hogy jelenleg tervezés alatt van a *Nyíregyháza—Győr—Szombathely, a Nyíregyháza—Balaton* közötti közvetlen járatok közlekedtetése. Ez utóbbiak a fővárosi fejpályaudvarok megkerülésével tennék lehetővé a távolsági utazás bővítését, kényelmét.

Mindennél fontosabb azonban a személyvonatok menetrendszerűségének javítása. Közismertek ennek fogyatékosságai, az utasok hangulatára gyakorolt hatása. *1979-ben egy késett vonatra 39, 1980-ban mintegy 34 perc (!) átlagos késés jutott.* Azokat az utasokat, akik ezekkel a vonatokkal utaznak, nehéz meggyőzni a késések okáról, hiszen az utast nem a MÁV gondjai érdeklik. Ez érthető, természetes magatartás. *A késés okai között szerepel többek között a szerelvények pontatlan indítása, a szervezetlen műszaki kocsivizsgálat, a szerelvények késői beállítása.* Sokszor a kényelmesség, a megszokás is szerepet játszik a rugalmasabb forgalomirányítás elterjedésében. Mindenképpen meg kell keresni annak a lehetőségét, hogy az állomások kapcsolódó technológiai műveleteit miként lehetne korszerűsíteni.

Jó példaként említhető az ünnepi forgalom megszervezése. A menetrendszerűséget a vonatoknak az állomások bejárati jelzőinél való feltartása, a tehervonatok előnyben részesítése is kedvezőtlenül befolyásolja. Az utóbbi időben sok helyen a központi diszpécserszolgálat merevségének feloldását, a forgalmisták helyi ismereteinek szélesítését, a forgalmi lehetőségek jobb kihasználását sürgetik.

Az üzemfőnökségek kialakulásával a vontatási és forgalmi szakszolgálat „szembenállása" mérséklődött. Korszerűsödtek a vezénylési módszerek is. *Előfordul még azonban, hogy a nem eléggé átgondolt személyzet vagy gépvezénylés miatt a személyvonatok menetrendszerűsége szenved csorbát.* A vasútigazgatóságok, üzemfőnökségek ez irányú munkájának javítása azért is indokolt, mert az 1981. évi munkaverseny értékelésekor a menetrendszerűség 20 százalékos aránnyal befolyásolhatta a kollektíva munkájának megítélését. *Az igazgatósági és üzemfőnökségi prémiumszabályzatokban, a kifizetés feltételeinek meghatározásánál is legalább ilyen részarányban kellett volna megfogalmazni a személyvonati menetrendszerűség betartásának kritériumait.* Erre az érdekelteknek a szolgálati helyeken ezután nagyobb figyelmet kell fordítaniuk, hiszen ez jó ösztönzése lenne a menetrendszerűség javításának.

Az utazóközönség véleményét talán a legjobban befolyásolja *a vasúti kocsik és várótermek tisztasága.* Kocsitakarítókat a jelenlegi bérezési lehetőségek mellett egyre nehezebben kap a vasút, azonban a meglévő létszám fegyelmezettebb, rendszeresebben ellenőrzött munkájával, a szocialista brigádok és ifjúsági szervezetek kezdeményezőkészségének fokozásával sokat javíthatunk az utasterek tisztaságán. Az expresszvonatokhoz hasonlóan a fővárosi fejpályaudvarokról induló egyéb vonatokon is biztosítani kellene a papírtörölközővel, szappannal, egészségügyi papírral való ellátást, a víztartályok feltöltését. A kocsik belső tisztasága érdekében az Utasellátó Vállalat fokozatosan megszünteti a korábban oly sokat kifogásolt fülkerendszerű utaskiszolgálást.

Nagyobb figyelmet a kocsik külső és belső tisztaságára

A kocsik külső tisztasága is kifogásolható. A Keleti pályaudvar kocsijait a Nyugatiban mossák, pedig a Keletiben is vannak mosóberendezések, de azokat nem üzemeltetik. A mosást igénylő szerelvények átállítása nemcsak a leterhelt körvasút gondjait növelte, hanem az erre rendszeresített vontatójárművek árán és az átállító személyzetnek kifizetett béren már egy újabb kocsimosót is lehetett volna építeni.

Új beruházásokra ebben az ötéves tervben is szerény lehetőségeink lesznek, hiszen a vasúti beruházásokhoz az V. ötéves tervben nyújtott 45 százalékos állami támogatás a VI. ötéves tervben mindössze nyolc százalékra csökken.

A vidéki igazgatóságok dolgozói eddig is több kezdeményezést tettek. Az *„egy napot a kulturált utazásért"* akció a vidéki szolgálati helyekről indult el. Ezeket a kezdeményezéseket a jövőben is támogatni kell. A cél azonban az, hogy a vasúti kocsik és várótermek tisztaságával ne csak akciószerűen foglalkozzunk, hanem legyen az a mindennapi munka része.

A MÁV az V. ötéves terv során a kulturált utazási körülmények megteremtése érdekében a selejtezett személykocsik helyett részben hazai, részben lengyelországi és NDK-beli vagongyáraktól szerzett be új négytengelyes személykocsikat. Sajnos a forgalomba állításuk óta eltelt rövid idő után a vandál pusztítás révén egy részük állapota lehangoló. *Az üléseket feltépték, a kapcsolók, W. C.-k, mosdók berendezéseit kiszakították.* A társadalmi tulajdon, a vasúti személykocsik védelmében sokszor a vasutasok sem járnak elöl jó példával. Pedig erre azért is szükség lenne, mert a VI. ötéves tervben beszerzésre kerülő 335 négytengelyes személykocsi ellenére az ülőhelykapacitás — a selejtezések miatt — nem bővül. A személyszállítás színvonalát az új kocsikkal is csak úgy lehet javítani, ha azok minél kevesebb időt töltenek a műhelyekben, járműjavítókban, s fűtő- és világítóberendezéseik is megfelelnek a kulturált utazás feltételeinek.

További gond, hogy a vasútállomások állapota a csak ritkán utazó utasok véleménye szerint is igen rossz. Újak építésére — pénzhiány miatt — egyenlőre aligha kerülhet sor. *Ezért kellene a fenntartási munkákat a jelenleginél gyorsabban és szervezettebben végezni.*

Gyorsan, biztonságosan

A közlekedési ágak közötti versenyben, az utazóközönség megnyerésében *fontos szerepe van a gyorsaságnak és a biztonságnak.* Az V. ötéves tervben villamosított vonalainkon nőtt az átlagos utazási sebesség, s az utasok nagyobb számban vették igénybe szolgáltatásainkat. *A VI. ötéves tervben további 282 kilométer vasútvonal villamosítását tervezi a MÁV.* Részben a gyorsasággal, de még inkább a közlekedés biztonságával függ össze a korszerű jelző és automatikus térközbiztosítási berendezések üzembe helyezése. Ebben az ötéves tervben további 420 kilométer vonalszakaszon építik be az automatikus vonatbefolyásolásra alkalmas térközbiztosító berendezéseket.

Sok tennivalónk van a vasúti pálya állapotának javításában is. A pályák állapota jelenleg hátráltatja a vonatok sebességének növelését, a nem eléggé összehangolt karbantartó és rekonstrukciós munkák pedig nehezítik a forgalomszervezést. *A VI. ötéves tervben mintegy 1300 kilométer pálya felújítását, korszerűsítését tervezi a MÁV, elsősorban a fővonalakon.* Kiszélesítik majd a pályakarbantartási munkát is, amely végső soron az utazási körülmények javítását szolgálja.

Az utasok igényeinek kielégítésében fontos szerep hárul az Utasellátó Vállalatra. Tevékenységüket nemcsak új kocsik beszerzésével szeretnék korszerűsíteni, hanem az áruválaszték bővítésével, a pályaudvari peronárusítás kiszélesítésével is.

A vasutasoknak és az Utasellátó dolgozóinak a jelenleginél lényegesen nagyobb figyelmet kell fordítani a viselkedéskultúrára. A részletes felvilágosítás, az udvarias kiszolgálás, a művelt emberre jellemző hangnem kedvezően befolyásolhatja az utasok véleményét a vasútról és az Utasellátóról.

A vasúti jegypénztárak bevétele 1980-ban meghaladta a 2 milliárd 580 millió forintot. Az utánfizetésekből származó bevétel mintegy 80 millió forint volt. Ez az összeg a szigorúbb jegyvizsgálattal még növelhető. Az ellenőrzések tapasztalatai és a szakmában járatos szakemberek becslése szerint a potyautasok és az önhibájukon kívüli okokból jeggyel nem rendelkezők miatt a vasút évi bevételeinek közel három százalékát veszítjük el. *Ez mintegy 75—80 millió forintos bevételkiesést jelent, de ha az állami dotációt is hozzászámoljuk több mint 200 millió forinttal csökkenti a személyszállításból származó bevételt.*

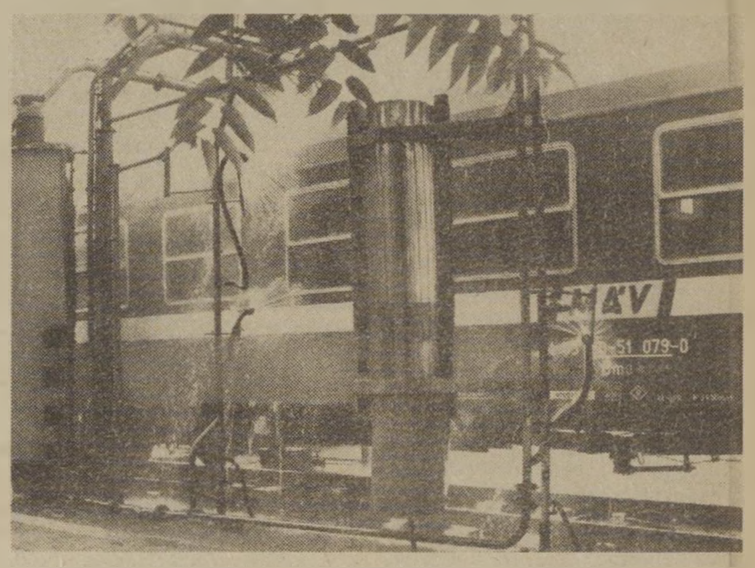
A gondok közismertek. Kevés a jegyvizsgáló és nem megfelelő az anyagi ösztönzésük sem, amivel az utánfizetésből részesednek. A következő években a végzett munka szerinti bérezés kidolgozása fontos feladat lesz. Az utánfizetési jegyekkel kapcsolatos adminisztráció csökkentésével, az utánfizetési menetjegyek egyszerűsítésével, a vizsgáló főkalauzok, ellenőrző brigádok rendszeresebb munkájával enyhíteni lehet és kell a gondokat.

Közös érdekünk, hogy a szolgáltatásainkat igénybe vevő utas úgy lépjen ki a személykocsikból, vasútállomásainkról, az Utasellátó éttermekből, büfékből vagy az étkezőkocsikból, hogy máskor is szívesen igénybe vegye szolgáltatásaikat. Ez nemcsak gazdasági érdek, hanem valamennyiünk politikai feladata is. Éppen ezért szükséges, hogy valamennyi szakszervezeti aktivista és funkcionárius az eddiginél többet tegyen a személyszállítási munka javítása, a jelenlegi hiányosságok megszüntetése érdekében.

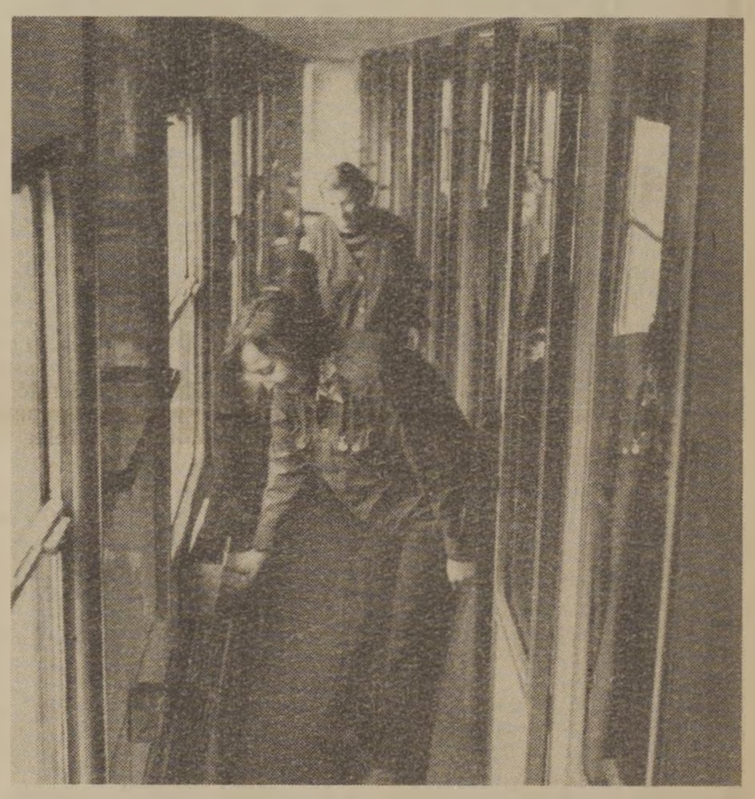
Dr. Balázs Ákos



Ilyen a hétvége a vasúti pénztárak előtt



A Nyugati pályaudvar kocsimosójában megtisztulnak a szerelvények



Szegedi Mihályné és Gergely Jánosné kocsitakarítás közben



Feltöltik a kocsik víztartályait



Akkumulátort cserél Gyócsos János és Kocsis József
(Laczkó Ildikó felvételei)

Magyar vasutasok szovjet kitüntetése

A Szovjet Szakszervezetek Központi Tanácsa 1981. április 4-e alkalmából a „X. Ötéves Terv Élmunkása" és a „Szocialista Munkaverseny Győztese 1980-ban" kitüntetéseket adományozott olyan magyar dolgozók, köztük vasutasok részére, akik a Szovjetunióba irányuló export termelésében, értékesítésében, szállításában részt vettek, illetve tudományos tevékenységükkel kapcsolatban állnak szovjet szervezetekkel.

A X. Ötéves Terv Élmunkása kitüntetést kapta:

Imre Imre, a Vasutasok Szakszervezete közgazdasági és szociálpol. osztály helyettes vezetője; *Veres Endre*, Záhony állomás külsős forg. szolg. tevője, szoc. brigádvez.; *Kiss László*, a Záhonyi üzemigazgatóság főirányítója; *Dézsi Ferenc*, a Debreceni Körzeti Üzemfőn. mozdonyvezetője, szoc. brigádvez.; *Jesity Boriszláv*, a pécsi vasútigazgatóság ügyint.; *Horn Pál*, Budapest-Ferencváros állomás tolatásvez.; *Fülöp Gábor*, Veszprém Körzeti Üzemfőn. segédvezénylője, szoc. brigádvez. h.

A Szocialista Munkaverseny Győztese 1980-ban kitüntetést kapta:

Turik János, Záhony állomás tolatásvezetője; *Ésik Sándorné*, Eperjeske állomás áruátvevője; *Bécsi Gábor*, Záhony Vont. Főn. vezetőmérnöke; *Tóth Ferenc*, Záhony Vont. Főn. mozdonyvill. műszerész csop. vez.; *Szabó László*, Záhony állomás targoncakezelő, szoc. brig. vez.: *Komáromi Zoltán*, Záhony állomás határforgalmi csop.vez.; *Földvári Lajos*, Záhony Gépesített Rak. Főn. szb-titkára; *Krisztián István*, Nyíregyháza Vont. Főn. vill. mozdonyvez.; *Dávid Lajos*, a debreceni vasútigazgatóság ügyintézője; *Kövecs László*, a Szegedi vasútig. ügyint.; *Kiss Ferenc*, a Békéscsabai Körzeti Üzemfőn. mozdonyvez.; *Ladányi Sándor*, Szolnok állomás rendelkező forg. szolg. tevő; *Parádi János*, Budapest-Keleti csomópont üzemfőn. kocsimestere; *Kádár Miklós*, a budapesti vasútigazgatóság ügyint.; *Pesel Györgyné*, MÁV Számítástechnikai Üzem szoc. brigád vez.; *Sándor Jenő*, Kazincbarcika Körzeti Üzemfőn. kocsiintézője; *Újvári György*, Miskolc-Gömöri állomás kocsiintézője.

A záhonyi fiatalok elismerése

Ismét elnyerték a KISZ KB Vörös Vándorzászlaját

A záhonyi átrakókörzet majd hétezer vasutasából 2200 a harminc éven aluli fiatalok száma. Közülük 1500-an az ifjúsági szervezetnek is tagjai. Eddig eredményeikkel *rászolgáltak arra, hogy ismét elnyerjék a KISZ Központi Bizottságának Vörös Vándorzászlaját.* A március 20-án megtartott ünnepségen *Bihari Albert*, a KISZ megyei bizottságának titkára adta át a vándorzászlót *Rákóczi András*nak, az üzemi KISZ-bizottság ismételten megválasztott titkárának.

Az átrakókörzet fiataljai több munkahelyen is a legjobbak között szerepelnek. Vannak olyan szolgálati helyek, mint a daruk és átrakó berendezések kezelése és karbantartása, a dízelmozdonyok vezetése és javítása, a biztosítóberendezések fenntartása, ahol többségében fiatalok dolgoznak. Ugyancsak fiatalok adják a legújabb technikát, a számítógépes üzemirányítás kialakításának bázisát.

A munkában élenjáró fiatalok több alkalmat találnak szakmai ismereteik bővítésére. Ennek egyik közismert módja az évente megrendezésre kerülő *Ki minek mestere* vetélkedő, ahol a forgalmi szolgálattevőtől a lakatosig százak vesznek részt a szakmai és politikai ismeretek felújításában. Igen jó eredményeket értek el a védnökségi vállalásban. Kapcsolódtak a számítástechnikai országos védnökséghez, de helyi kezdeményezések is születtek. *Minden évben sikeres a vontatási fiatalok úgynevezett „vörös revíziója"*, amelynek során a dízelmozdonyok tavaszi, illetve őszi felkészítését, tisztítását végzik el, emelik az üzemkészséget. A vágányfékek karbantartása felett szintén védnökséget vállaltak.

Az ifjúsági szervezet sikeresen mozgósít a kommunista műszakokra, jó együttműködés alakult ki a szovjet fiatalokkal, a csapi komszomolistákkal. Igen élénk vitaszellem jellemzi az átrakókörzetben dolgozókat. Szerepe van ebben a politikai oktatásnak is, amelynek mintegy ezer résztvevője volt.

L. B.

A MÁSODIK LÉPCSŐ KÖVETKEZIK

Egy helyről és egységesen!

Milyen tapasztalatokat szerzett a szegedi igazgatóság az utazószemélyzet vezénylésének átszervezése során?

A *vezénylés* gyakorlatilag az utazószemélyzet munkaidőbeosztásának a meghatározása. A vezénylő munkája során sokféle szempontot egyeztet, mérlegel. A legfontosabb követelmények közé tartozik *a szükséges személyzet biztosítása a közlekedő vonatokhoz*, ezen belül ügyelni kell a kollektív szerződés előírásainak érvényesítésére, a havonta tervezett munkaidő teljesítésére, távolléti órák — és túlórák — felső határára az egy szolgálatban pihenő nélkül, folyamatosan teljesíthető órák alakulására, az egyes szolgálatok közötti pihenőidők biztosítására, a szabadságok kiadására stb. Az utazószemélyzet foglalkoztatása igen érzékeny a vonatok tervszerű közlekedésére, aminek jelentőségét fokozza, hogy *a létszám egyre kevesebb*, s a munkakörülmények javításának határt szab „a munkahely mozgó jellege".

Az itt vázolt feladatok teljesítése — ésszerűsítése — érdekében a *szegedi vasútigazgatóság* területén különböző módszerek bevezetésével próbálkoztunk. Ezek közé tartozott az úgynevezett *együttes* vezénylés, valamint a *csak mozdonyvezetővel*, illetve a *vontatási vonatkísérővel való* közlekedés.

Tárgyilagosan megállapíthatjuk, hogy az együttes vezénylés kísérlete eddig még nem vált be. A forgalomnál és a vontatásnál állomásonként is különböző mértékűek a jelentkezési és a távozási idők, s ezenkívül még számos más körülmény közrejátszott abban, hogy erre a megállapításra jutottunk.

Megteremteni a feltételeket

A körzeti üzemfőnökségek megalakulása után viszont lehetségessé vált *az egy helyről való vezénylés*. Abból indultunk ki, hogy az utazószemélyzet hatékony foglalkoztatásának egyik előfeltétele az *egységes vezénylési rendszer*. Ahol így vezénylik az utazószemélyzetet, ott csökken a túlóra, kevesebb az önköltségi utak száma, és kisebb eltérések mutatkoznak egy-egy dolgozó szolgálati és távolléti ideje között. Ezt a módszert ott, azokon az állomásokon tudjuk kifejleszteni, ahol forgalmi és vontatási személyzetet egyaránt foglalkoztatnak.

Az egységes vezénylési rendszernek természetesen *szabályozási és tárgyi előfeltételei vannak, amelyeket meg kell teremteni.* Ehhez jó úton járunk, ezt bizonyítják a kezdeti eredmények. Eddig például külön-külön volt vezénylő és irányítási apparátus mindkét szakszolgálatnál, ráadásul itt is, ott is teljes létszámmal. Az összevonás után jó néhány munkakör megszűnt, s jelentős létszám szabadult fel. Ezenkívül javult a személyes és a hivatalos kapcsolat a foglalkoztatást irányító dolgozók között. Közvetlenebb és pontosabb lett a tájékoztatás, javult a kölcsönös megbecsülés, célszerűbbé, hatékonyabbá vált a vezénylés, csökkentek a fölösleges várakozási idők. Bebizonyosodott továbbá, hogy azokon a forgalmi szolgálati helyeken, ahol éjszaka a vezénylői szolgálat megszűnt — illetve a vezénylést éjjel a forgalmi szolgálattevők látják el —, zökkenőmentesen végezhető a munka. Nem lebecsülhető előny származott a két szolgálati ág vezénylőinek közös helyiségben történt elhelyezéséből is.

Hátrányos viszont, hogy a forgalmi és a vontatási szolgálatnál különböző a vezényléssel kapcsolatos előjegyzések, nyilvántartások vezetése és a teljesítmények értékelése. Tekintve, hogy igazgatóságunk területén a körzeti üzemfőnökségek kialakítása befejeződött, és hogy az ebből származó előnyök egyéb vonatkozásban már megmutatkoznak, *a továbblépést az utazószemélyzet vezénylésének egységesítésében kell keresnünk. Ebben* — főként munkaerő-gazdálkodási szempontból — *még jelentős tartalékaink vannak.* S mivel az alapvető szabályozási kérdésekben zavaróak az eltérések, indokolt a problémák sürgős megoldása.

Van is, nincs is utasítás

Ami a saját igazgatóságunk munkáját illeti: *üzemfőnökségeinknél egyelőre arra törekedtünk, hogy a két szakszolgálat vezénylésével foglalkozó dolgozók megismerjék a másik szolgálati ág vezénylési rendszerét*, hogy az egységes szabályozásig is szükség esetén képesek legyenek egymást helyettesíteni. Ezért alkalmazzuk a *grafikus* vontatási módszert a *forgalmi* vezényletnél, illetve a személyekre szóló teljesítménykimutatást a vontatási szolgálatnál is. A kétféle utazószemélyzetnél már közel egységesek a teljesítmények, a változó bérrel kapcsolatos fogalmak és a munkajogi szabályozások (távolléti és szolgálati órák, menettartam, pihenőidő stb.), s közel azonosak a vezénylési elvek is. *Eltérő azonban a gyakorlati végrehajtás*, történetesen a vezénylési nyilvántartás és az elért teljesítmények bizonylatolása.

A forgalmi utazószemélyzet vezénylését az *F. 9. sz. Utasítás*, illetve a *kollektív szerződés* szabályozza. A vezényletek mind a saját, mind az idegen telepállomások vonatkísérőinek vezénylésével foglalkoznak. A foglalkoztatás havonkénti nyilvántartására az *Utazási Napló* szolgál, amelyet a vezénylet tíznaponként ellenőriz. Az egyéni teljesítmények nyilvántartási könyvébe jegyzett adatokat az *üzemviteli osztály* vizsgálja felül, majd az általa telepállomásonként készített összesítést a Vezérigazgatóság 8. A. osztályához havonta felterjeszti. Ennek alapján lehetőség van a teljesítmények alakulásának tételes ellenőrzésére, valamint az egyes igazgatóságok területén a terhelés alakulásának, a munkaerővel való gazdálkodásnak a figyelemmel kísérésére.

A vontatási személyzet vezénylésére eltenben külön utasítás nincs. A vezényléssel foglalkozó mozdonyfelvigyázók és reszortosok figyelembe veszik az *E. 1-es Utasítást, a kollektív szerződést* és a 112121/1976. 7. A. sz. *írásos rendelkezést.* A személyszállító vonatokat és a napi közlekedésre kijelölt tehervonatokat a mozdonyállag függvényében elosztják a főnökségek között, s eszerint dolgozzák ki saját fordulóikat. A mozdonyszemélyzet utazási teljesítményeinek alapbizonylata a menetigazolvány, amit a többi forgalmi okmánnyal — a terhelési kimutatással, az írásbeli rendelkezésekkel, tolatási jegyzékekkel stb. — a mozdonyvezető átad a mozdonyfelvigyázónak az út befejeztével. Az okmányok végül a vontatási számadóhoz kerülnek, aki *egyéni számlát készít a dolgozók teljesítményéről, és számfejti a hónap folyamán kiérdemelt változó illetményt.*

A személyzet terhelését vontatási nemenként az üzemfőnökség is összesíti. Az összesített anyagot a továbbiakban felhasználják a gépi tablók elkészítéséhez. *Ebből a feldolgozásból adódik a mozdonyok teljesítményének kimutatása.*

Forgalmi „vízfej"?

A forgalmi utazószemélyzet által elért teljesítmények vizsgálatával igen nagy apparátus foglalkozik. Erre kötelezettek a honállomás, az igazgatóság üzemviteli osztálya, annak vonatkíséreti ügyintézője és vezetői, majd hálózati szempontból a Vezérigazgatóság üzemviteli szakosztályán a vonatkíséreti ügyekkel foglalkozó dolgozók.

Mindezen túl lényeges eltérés van a kétféle személyzet le- és feljelentkezési idejénél. Nyilvánvaló, hogy a mozdonyszemélyzet a gép átvételekor, annak műszaki elő- és utókezelésekor igen jelentős mennyiségű órát használ fel az egy szolgálatban folyamatosan eltölthető időből, vagyis *a szolgálati órák egy részét nem a vonat továbbításával tölti el.* Ennek súlya, különösen akkor érzékelhető, ha figyelembe vesszük, hogy a vonatok mind nagyobb arányban közlekednek CSM-rendszerben, illetve vontatási vonatkísérővel. Ez az arány a személy- és tehervonatoknál országosan 18, illetve csak a tehervonatoknál 25 százalékos átlagot mutat.

Sokszor okoz nehézséget, hogy a mozdonyszemélyzet *vonalismerete* jelenleg 6 hónapig érvényes. Emiatt gyakori, hogy — főként a szomszéd igazgatóság területére való átmenetkor — közbeváltásra van szükség.

A forgalmi utazók vezénylését ezzel szemben inkább a budapesti kirendelés, továbbá a jegyvizsgálók, kocsirendezők hiánya nehezíti. A személyvonatokon rendszerint már csak 1 + 1 fő teljesít szolgálatot, ami — mert a zsúfolt vonatokon, illetve a hosszú szerelvényen az utánfizetési lehetőség korlátozott — a MÁV-nak *kiesést okoz a bevételben.* Ugyanakkor a mozdonyszemélyzetnél folyamatos az utánpótlás, esetenként pedig *túljelentkezés is van. Mindezt mérlegelni kell, miután létrejött a forgalmi és vontatási utazószemélyzet gazdaságosabb foglalkoztatásának a lehetősége.*

Javaslatok

A helyzet vázlatos ismertetése alapján a következőket javasoljuk:

Az üzemviteli szakszolgálat megalakulásakor jóváhagyott ügyrendet —, amely szerint a mozdony- és vonatkísérő személyzet teljesítményeinek elosztása, a vonatközlekedési és a fordulótervek koordinálása stb. az üzemviteli szakszolgálat hatáskörébe tartozik — *be kell tartani.* A munkaerő-gazdálkodás javítása érdekében *egységesíteni kell a vezénylési rendet és a teljesítmények nyilvántartását.* Az egyéni teljesítmények áttekinthetőbbé tétele és elemzése érdekében *a személyzet teljesítményeit külön kell választani a vontatójárművek teljesítményétől.* A különböző, már bevált módszerek kiterjesztésével összhangban ki kell mondani, hogy *a vontató járműveken csak műszaki dolgozók teljesítenek szolgálatot*, míg a hagyományos értelemben vett *forgalmi személyzet* feladata a tolatás, az utasok kiszolgálása és a kereskedelmi teendők ellátása.

A jelenleg érvényes vonalismereti szabályozást felül kell vizsgálni, s a már elsajátított ismeret érvényét csak akkor korlátozni, ha az adott vonalon alapvető változások — építések — történtek. A mozdonyszemélyzet szolgálati óráinak jobb kihasználása céljából módosítani kell a jelentkezési időket, illetve — ahol ez lehetséges — a mozdonyelőkészítés *műszaki teendőit külön személyzetre kell bízni.*

A menetjegyek kiszolgáltatásával kapcsolatban vizsgálni kell, van-e lehetőség a szolgáltatás egyszerűsítésére.

Felkészülten...

Az utazószemélyzet vezénylésének egységesítésére tett javaslatot a vezérigazgatósági értekezlet elfogadta, és az alábbi döntés született:

1. Az utazószemélyzet egységes vezénylési rendszerének bevezetését minden részletre kiterjedően 1981. június 30-ig elő kell készíteni.

2. Az elszámolási rendszert a gépi adatfeldolgozásra is alkalmassá kell tenni.

Igazgatóságunk felkészülten várja a vezénylés egységesítésére vonatkozó központi szabályozást, hogy annak alapján megtegyük a további szükséges intézkedéseket.

Dr. Susla János
üzemviteli osztályvezető
Szeged

HORN PÁL TOLATÁSVEZETŐ

A X. ötéves terv élmunkása

ÚJSÁGHÍR: A Szovjet Szakszervezetek Központi Tanácsa „A X. ötéves terv élmunkása" kitüntető címet adományozott közel száz olyan magyar dolgozónak, aki hazánkból a Szovjetunióba menő exporttermékek előállítását, illetve szállítását nagymértékben elősegítették. A kitüntetettek között volt Horn Pál, a ferencvárosi rendező pályaudvar tolatásvezetője, akit munkahelyén kerestünk meg.

A Nyugati rendezőben talán ilyenkor a második negyedév elején legcsendesebb az élet. A vágányrengetegben hézagosabban állnak a szerelvények, mint nyáron vagy ősszel. A kocsirendezőknek azonban így is akad elég tennivalójuk. Itt dolgozik *Horn Pál* immár tíz esztendeje. Nyugodt, de határozott mozdulatai szinte predesztinálják arra a munkakörre, amit végez.

— *A legkényesebb, egyben legfontosabb munkánk közé tartozik az „élővonatok" összeállítása* — kezdi a beszélgetést. — *Havonta közel 25, negyven kocsiból álló hízott sertéssel, vágómarhával megrakott szerelvényt indítunk útjára.* Szigorúan előírták, hogy ezeknek a rakományoknak 13 óra 40 perckor el kell indulniuk. Azt hiszem, szükségtelen magyarázni, hogy az ország különböző tájairól idefuvarozott jószágokat már idáig is megviseli az utazás, pedig innen többszáz kilométert kell még vonatozniuk. Az élőrakományt tehát úgy kezeljük, hogy időbeli csúszás ne fordulhasson elő.

— Volt-e példa arra, hogy az élőszerelvény mégsem indult el menetrend szerint?

— *Amióta én itt vagyok nem fordult elő egyszer sem. Az élőszállítmányok épsége persze nem csupán a pontos idő betartásán múlik. A vonatok összeállításánál nagyon vigyázni kell a tolatásokkal, ami azt hiszem érthető.*

A 4-es őrhely, ahol beszélgetünk meglehetősen rossz állapotban van. A falak repedezettek, itt-ott nagy darabon lehullott a vakolat. A pad, amin ülünk, kiszolgálhatott már néhány generációt.

— *A mi őrhelyünket, miként a többit is már régen rendbe kellett volna hozni* — mondja Horn Pál. — *A szociális létesítményekre szabott keret azonban véges.* Eddig akadtak fontosabbak, például a fürdők rendbehozatala. És, hogy is jött volna ki, ha azzal kezdem ténykedésemet: a magam környezetét rendbe hozatom, a többi meg marad? Úgy tudom a nyáron ezeket is tatarozzák.

— Pályája honnan indult el?

— *Postásként kezdtem 1954-ben, szülőfalumban, Kunszentmiklóson. De nem bírtam a sok kerékpározást, s mivel továbbra is olyan munkahelyre vágytam, ahol szabadban dolgozhatok, a vasúthoz 1958-ban kerültem.*

Horn Pál kötelességét tudó, pontos ember. Szolgálatból például egyetlen egyszer sem hiányzott igazolatlanul.

— Mivel magyarázható ez a pontos életvitel?

— Nem akarok én most divatos szólamokat mondani, de az igazság mégis az: *megbecsülnek a munkahelyemen, amit én jó munkával hálálok meg.* Ez a felfogás persze pusztán nem elég. Igaztalan lennék azonban, ha azt állítanám, hogy én nem iszom meg a magam sörét vagy fröccsét, de csak a szolgálat után. Előtte akkor sem, ha patakokban folyna. Lényegesnek tartom még a munkában az egyenletességet, az átgondolt műveleteket. Azt hiszem ennyiből áll az én receptem.

— Családja?

— Két fiam van. Feleségem is vasutas volt. Taksonyban pénztárosként dolgozott. A két fiam születése után azonban otthon maradt. Természetesen nincs munka nélkül; házibedolgozó az egyik ktsz-ben. Így többet foglalkozhat a gyerekekkel.

— Hogyan tovább?

— *Ami a munkát illeti, szeretnék továbbra is rászolgálni az állomás vezetőinek a bizalmára. Azután jó volna külföldre is egyszer elutazni, mindenekelőtt a Szovjetunióba, ahová ki tudja hány tízezer tonna élőt küldtem már el...*



Séra Sándor

Egy év távlatából

Megvalósult az egységes irányítás

A győri körzeti üzemfőnökségnél mindenki érdekelt a forgalomszervezésben

Egy esztendővel ezelőtt — 1980. április 1-én alakult meg Győrött a körzeti üzemfőnökség. Milyen eredmények, tapasztalatok születtek az eltelt egy esztendő alatt? Erről beszélgettünk *Tóth István* üzemfőnökkel és *Kedves Ferencnével*, a szakszervezeti bizottság titkárával.

— Nem ért váratlanul bennünket az üzemfőnökségi szervezet kialakításának feladata — kezdte a beszélgetést az üzemfőnök. — Szerettük volna, ha már korábban lehetőség nyílik erre, mert fantáziát láttunk benne. A mi üzemfőnökségünk gazdasági szempontból az ország egyik legspeciálisabb területén helyezkedik el. Győr ipara rendkívül dinamikusan fejlődött az elmúlt évtizedekben, a Kisalföld pedig az ország legértékesebb mezőgazdasági körzete. Nem mindegy tehát, hogy az ipar és a mezőgazdaság termékeit hogyan és miképpen szállítja el a vasút.

Kevesebb létszámmal, nagyobb teljesítmények

Az üzemfőnökséghez tartozó *Hegyeshalom* nemcsak az Ausztriába — én onnan — érkező export-import szállításokat bonyolítja, hanem a kelet-nyugati kereskedelem fontos határátkelő helye is. A GySEV közvetítésével hasonló szerepet tölt be *Győr*, *Rajka* pedig a szomszédos Csehszlovákia egyre növekvő határátmeneti forgalmának egyik kulcsfontosságú helye.

— *Győr régi közlekedési csomópont* — folytatja Tóth István. — *A rendező 7 és fél kilométer hosszú. A vágányhálózat azonban 50—60 éves, felújítása most van folyamatban, így mindennapos a vágányzár. Gondot okoz az is, hogy kevesebb emberrel bonyolítjuk ma a forgalmat, mint [illegible] évvel ezelőtt. Éppen ezért az üzemfőnökség legfontosabb feladata a tervszerűbb munkaszervezés.* A munkaerő elosztás sem egyenletes. Rajkán és Hegyeshalomban például nincs létszámhiány. Ez azonban már nem mondható el Győrről. Az átcsoportosítás rendkívül nehéz, mert ahhoz, hogy például Rajkáról autóbusszal Győrbe szállítsuk a dolgozókat, és ott foglalkoztassuk őket, módosítani kellene a munkaszerződéseket. Ennek elsődleges akadálya az, hogy a dolgozók erre nem szívesen vállalkoznak. Senki sem akar ugyanis a korábbinál rosszabb körülmények között dolgozni. *A munkaerő tervszerűbb foglalkoztatása sokkal jobban megvalósítható az üzemfőnökségi rendszerben, de ehhez nagyobb önállóságot kell kapni.*

Vannak még megoldatlan feladatok

— Milyen eredmények születtek az átszervezés óta?

— *Mindenekelőtt azt említeném, hogy beosztásra való tekintet nélkül mindenkit érdekeltté tettünk a forgalomszervezésben. A mozdonyvezető, a műhelyi dolgozó, a vontatási főnök ugyanúgy érdekelt a forgalom menetrend szerinti szervezésben, mint én.* Négy helyettesem van, akik nap mint nap számonkérik a munkát. Megvalósult tehát az egységes irányítás. Javult a vonatterhelési mutatónk. Sok viszont még mindig a gépre várás és — a vágányzárak miatt — gondjaink vannak a személyvonatok menetrend szerinti indításával. *Az is előrelépés, hogy az üzemfőnökség létrejötte óta mintegy száz új dolgozót vettünk fel.* Közülük 16-an mozdonyvezető gyakornokok. Célszerű lenne, ha vonatvezetői vizsgát is tennének. Ebben az esetben második embertként — vonatvezetőként —is utazhatnának és enyhítenék a munkaerő hiányt. Ez egyelőre csak elképzelés, a megvalósítás nehézségekbe ütközik. Nem egységes a központi szemlélet abban sem, hogy összevonjuk-e a kisállomásokat, vagy töltsük be a megüresedett főnöki státuszokat. Ezek még megoldásra váró gondok.

— *A bérezés és a jutalmazás összhangjának a megteremtése is várat magára* — kapcsolódik a beszélgetésbe *Kedves Ferencné*. — *Nekünk az a véleményünk, hogy a dolgozók munkája közötti különbséget elsősorban az alapbérrel kellene differenciáltabban kifejezni.* Helyesebb lenne a jutalmak egy részét beépíteni az alapbérbe. Év végén négyszer-ötször is kapunk pénzt a jutalmazásra, különböző címen. A dolgozók gyakran azt sem tudják, hogy miért, ugyanakkor az alapbérüket kevésnek tartják. Hét munkaverseny forma létezik és mindegyiket külön díjazzuk.

Több lehetőséget a bérek elosztásában

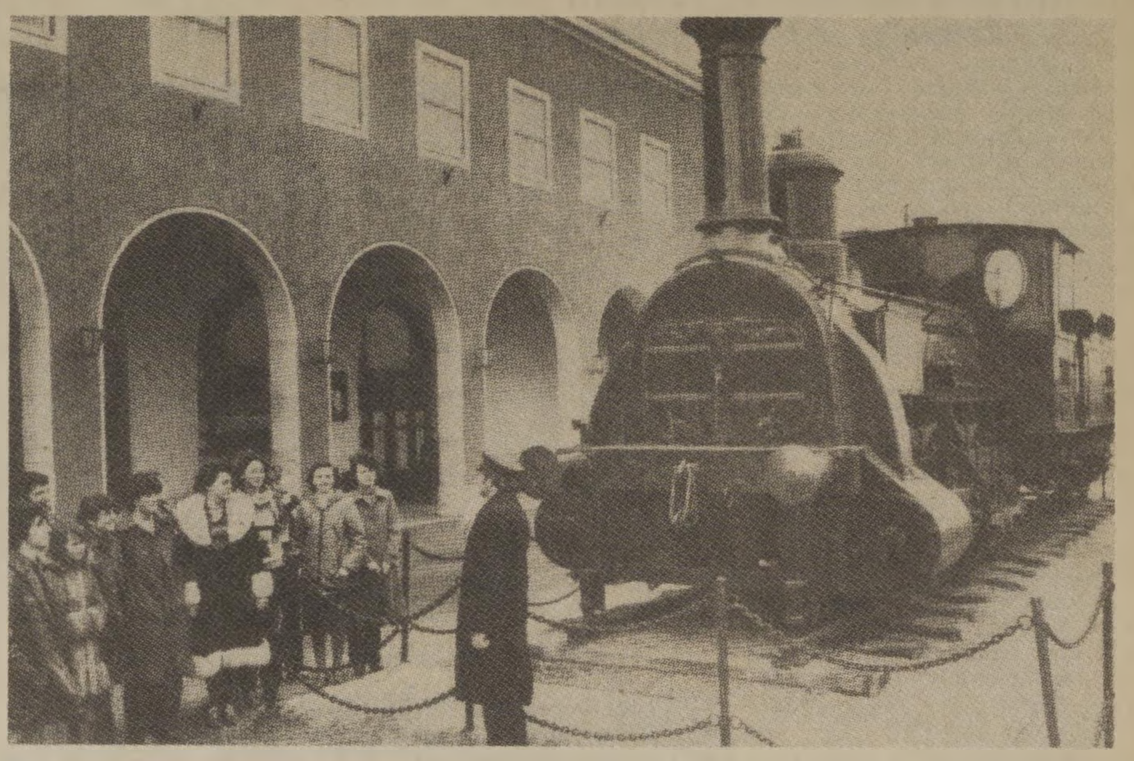
— Mivel lehetne eredményesebbé tenni az üzemfőnökség munkáját?

— *Nekem is az a véleményem, hogy jobban kellene differenciálni az alapbéreket* — válaszol az üzemfőnök —. *Érvényesülni kell a központi akaratnak, de ugyanakkor nagyobb szabadságot kérünk a bérek elosztásában.* Mi tudjuk ugyanis igazságosan eldönteni, hogy — a munka szempontjából — ki az értékes ember. Tapasztalatszerző úton jártam nemrég Kijevben. Ott az üzemfőnök bizonyos kocsikapacitás felett szabadon rendelkezik, hogy biztosítani tudja a szállítás folyamatosságát. Mi ugyanakkor állandó kocsihiánnyal küszködünk. Hasonló gond fakad a gépek irányításából.

A körzeti üzemfőnökségek munkamódszere még nem lehet végleges. Tökéletesedik, formálódik, változik. A kezdeti tapasztalatok azonban mindenképpen biztatóak.

Kőhidi László

Ismerkedés a vasúttal



Az újhatvani gimnázium és közgazdasági szakközépiskolában három évvel ezelőtt indult a vasútforgalmi szak. Jelenleg közel 100 fiatal — a kötelező középiskolai tantárgyak mellett — vasútforgalmi ismereteket is szerez. A közelmúltban a II. osztályos tanulókat kísértük el a hatvani csomóponton tartott órájukra.

1. kép:
A múltat, ez a felállított öreg gőzmozdony képezi, melynek történetét Kovács Kálmán állomásfőnök mondja el a diákoknak.

2. kép:
Ismerkedés a jelennel a V—43-as villanymozdony fülkéjében. Pesti Béla útmutató szavait Babják Zsolt és Joó László hallgatják.

3. kép:
Győrfi Miklós ügyeletes tiszt a forgalomirányító teendőit mutatja be.

4. kép:
Kiss László szaktanár, Gaál Adrienn-nek és Hajdú Gábornak a váltó működését magyarázza.

Szabó Sándor képriportja







Záhonyi úttörőmunkásőrök Budapesten

A záhonyi úttörőmunkásőr alegység tagjai részére március 21-én kirándulást szerveztek Budapestre. A csoportot felnőtt munkásőrök kísérték. Megtekintették a főváros nevezetességeit, többek között az *Országházat*, a *Halászbástyát* és a *Hadtörténeti Múzeumot*, valamint utasai lehettek az úttörővasútnak.

A jó hangulatban eltelt egynapos kirándulás emlékezetes élmény marad az úttörőknek.

Rázzuk a rongyot?

Az emlék múltamból tolakszik elő. Csaknem két évtizede B. tröszt hetente megjelenő üzemi lapjánál dolgoztam, hetedmagammal. Négy nő és három férfi. A tröszt kutatóintézetének székházában kaptunk két szobát — az egyikben a „lányok" szorgoskodtak, a másikban mi, fiúk. Békességben éltünk, konfliktusmentesen: *a „fiú-szobában" rend volt, mivelhogy a férfiak köztudottan rendetlenek; a lányoknál rendetlenség, utóvégre a nők általában rendszeretők.* Nem is volt baj mindaddig, amíg dr. Z-ről az egyik budapesti gyár igazgatójáról ki nem derült: bár jó lélek és tisztességes ember, de gyárigazgatásra nem alkalmas. No persze nem így fogalmaztak: képességei más, átfogóbb feladatra predesztinálják. Ezért — érdemei elismerése mellett — a gyár igazgatása alól felmentették és kinevezték a tröszt kutatóintézetének tudományos igazgatóhelyettesévé.

A tudományos kutatással foglalkozó tudományos kutatóintézetnek akkortájt már két igazgatóhelyettese volt, ám a „tudományos" jelző egyikük titulusa előtt sem diszelgett. Dehát a tröszt eredményesen dolgozott, megengedhette magának azt a luxust, hogy kutatóbázisán három direktorhelyettes osztozzon az igazgatóval a felelősségen. Végső fokon majd mindenki jól járt: *a gyáriak pezsgőt bontottak, amikor dr. Z. búcsúbeszédét elmondta, dr. Z-nek tetszett a „tudományos" munkakör, a kutatóintézetiek pedig tudták, hogy az új igazgatóhelyettes oly keveset konyít a tudományhoz, mint hajdú a harangöntéshez, következésképp nem fog beleszólni a munkájukba.*

Volt-e hát vesztes valaki is? Volt bizony. A három újságírói. Nomeg a négy újságírólány. Mert dr. Z. megérkezésétől kezdve koedukálniuk kellett. A férfiakat megkérték: települnének ki kényelmes, napsütötte szobájukból, hogy ott helyezhessék el az új igazgatóhelyettest. S mert, hogy hová települjünk, arra nem kaptunk választ — se helyiséget! —, társbérletbe költöztünk hát a lányokhoz. *„Nem az íróasztal teszi az embert!"* — mondottuk, s kettőnknek jutott egy asztal. A lap ezt követően is hétről hétre megjelent. Ám Vera, az intézeti könyvtár vezetője bölcsen a közeljövőbe látott: *„Ha van igazgatóhelyettesi szoba, kell oda szőnyeg, meg festmény, meg pálma is; ha van igazgatóhelyettes, titkárnő is szükségeltetik; ha van titkárnő, titkárság is kell, a titkárság pedig újabb szobát kíván".*

Vera nem véletlenül tartott a jövőtől: könyvtára szomszédos volt a szerkesztőségből igazgatóhelyettesi irodává alakított szobával. Kőművesek érkeztek meg asztalosok, ahol régen fal volt, oda ajtót vágtak, ahol pedig könyvespolc, oda falat húztak. A könyvek egy része a pincébe került, a a pincéből a tmk-raktára az előkészítő üzembe... *folytassam?* Folytatom. A titkárságból nemsokára tudományos titkárság lett, a titkárnőből titkárságvezető, akinek természetesen titkárnő is dukált; az üzemi lap szerkesztősége az akkortájt épült új gyárban kapott helyet, a szerkesztőségbe átköltözött a könyvtár, a könyvtárba... itt feladom, mégsem folytatom tovább. Legfeljebb annyit: *néhány esztendővel később új emeletet húztak a kutatóintézetre.*

Rég volt, elmúlt, tán igaz sem volt. Nagyot fordult azóta a világ, immár jelszónk a takarékosság, hadat üzentünk a „repinek", s nem bővítünk: összevonunk. Hacsak a munka nem kívánja másként. Mert, ha másként indokolt — akkor a más is indokolt... Nem is frissült volna föl a csaknem két évtizedes történet, maradt volna az emlékezés pókhálós homályában, ha nem utazom a minap a fővárosból az egyik kisvárosba. A szembelévő ülésen két vasutas beszélget. Hogy miről? Mi másról is: *milyen az új főnök. Mármint az üzemfőnök, aki az új üzemfőnökséget vezeti.* Rendes ember — mondják —, a korábbi szolgálati helyein is becsülték. S milyen remek stílusérzéke van?! Rangot adó koloniál-bútorral rendeztette be az irodáját, de ne gondold ám, komám, hogy csak magára ügyelt, á, dehogy! Olyan irodabútort és kávéfőzőmasinát vétetett a titkárnőjének, amilyen a városi szállodában sincs. Látja ám, aki oda belép, hogy magasabb szintű a munka, nem fog ott senki sem kicsinyes dolgokkal ágálni!

Bólogat, bólogat a koma: *ha rendes ember, hát megérdemli a koloniált meg a kávéfőzőt,* utóvégre a MÁV is új étkezőkocsikat vásárolt, amelyek szebbek a néhány esztendeje a forgalomból kivont étkezőkocsiknál. A rendes utas is megérdemli a szebb étkezőkocsit, a pincér is a tiszta fehér kabátot, ez az élet rendje. Mondja is a koma: náluk meg új szb-titkárt választottak az elmúlt tavaszon. Tetterős fiatalember váltotta fel közszeretetnek örvendő, ám a nyugdíjat immár kiérdemelt elődjét. Ő nem cseréltette ki az iroda bútorát — csupán Margit nénit, aki a gépelni valókat intézte. Mind több a gépírni való, s Margit néni már aligha tud fejlődni. Kényelmesebb-kellemesebb munkahelyet kínáltak- találtak neki. Margitka váltotta fel Margit nénit. *Margitka 22 éves és mindig mosolyog — a mosoly pedig nagy előny olyan helyen, ahol az emberek ügyes-bajos dolgaival foglalkoznak* —, emellett igen jók a kapcsolatai a szocialista brigádok tettrekész, ifjú tagjaival. Ha ő kezdeményez majd valamiféle önkéntes vállalást, többen hallgatnak az ő mosolyára, mint annak előtte Margit nénire. Hogy Margitka fele olyan gyorsan gépel, mint Margit néni? Uram bocsá', még csak 22 éves — de ellentétben Margit nénivel, ő még fejlődőképes. S amíg belejön a gépelésbe, csökkentik majd a papírmunkát. Utóvégre ez is a célkitűzés.

Hallgattam volna még a két vasutast, ha meg nem érkezem célállomásomhoz. Ahol igaz, hogy nincs fedett peron, s ugrani kell a magas lépcsőről, igaz, hogy régiek — patinásak — a várőterem padjai... de tervezik már az állomásépület teljes felújítását. Meg is valósul, mihelyt a népgazdaság teherbíró-képessége lehetővé teszi. Ebből is kitetszik, hogy a fejlődésben nincs megállás. Persze tudjuk — tudom —, rangsorolni kell!

(földes)

Kiváló újítók kitüntetése

Tavaly 4854 újítást hasznosított a MÁV

Március 31-én, a Vezérigazgatóság konferencia termében kiváló újítókat tüntettek ki. *Jakab Istvánnak*, az 1. szakosztály üzemgazdasági és statisztikai osztály vezetőjének üdvözlő szavai után *Mester Alajos* vezérigazgató-helyettes mondott ünnepi beszédet.

Elmondotta többek között, hogy az elmúlt évben tovább fejlődött az újítómozgalom. Sikeresek voltak az újítási és ötletpályázati hónapok. Ez utóbbi eredményességét bizonyítja, hogy a dolgozók *2588 ötletéből 1153-at díjaztak, és ebből 845-öt újításnak minősítettek.*

A tavaly benyújtott, majdnem 9400 újítási javaslatból *4800-at fogadtak el, amely 174-gyel több, mint 1979-ben volt. A bevezetett újítások száma 4854.* Az ebből származó haszon 127 millió forint, amely 12 millióval több az 1979. évinél. Az újítóknak több mint 12 millió 200 ezer forint díjat fizettek ki.

A KPM által tavaly hirdetett újítási versenyben a MÁV második helyezést ért el. A jó eredmények többek között annak köszönhetők, hogy a főnökségek — együttműködve a vasutas-szakszervezettel — rendszeresebbé tették az újítási tanácskozásokat, és több vasúti csomóponton újító klubokat hoztak létre. Tavaly a *Központi Népi Ellenőrzési Bizottság* is vizsgálta a MÁV-nál az újítómozgalom helyzetét és fejlesztésének lehetőségeit. *A bizottság megállapítása szerint a dolgozók 20—30 százaléka nem ismeri a vasúti újítási szabályzatot.* Az újítási feladattervekben megfogalmazott célkitűzések 30 százaléka pedig nem közérthető. Az is bebizonyosodott, hogy az újítási feladattervet több szolgálati helyen nem ismertették. Részben ennek következménye, hogy a feladattervben szereplő témákból az újítók tavaly csak annak 47 százalékát dolgozták fel. Az újítási feladattervek nem épülnek be a vállalati tervek rendszerébe.

A vezérigazgató-helyettes ezután megállapította, hogy a késedelmes és nem megalapozott döntések miatt sok jogos bírálat éri a mozgalmat. Több szolgálati helyen még mindig csak annyit tesznek az újítás ügyéért, mint amennyit a rendelet, illetve a szabályzat előír. Az újítási ügyekkel megbízott személyek többsége csak formai, adminisztratív munkát végez, nem kapcsolódnak be a mozgalom szervezésébe, propagálásába.

A gondok ellenére az V. ötéves tervben a vasútnál tovább fejlődött az újítómozgalom, amelynek eredményeit a jövőben — mindannyiunk érdekében — intenzívebben kell kamatoztatni.

Az ünnepi beszéd után *Mester Alajos* vezérigazgató-helyettes átadta a kitüntetéseket. A *Kiváló Újító* kitüntetés arany fokozatát 31, ezüst fokozatát 42, bronz fokozatát pedig 80 újítónak adományozták.



Az újítók kitüntetésén részt vevők egy csoportja



Mester Alajos vezérigazgató-helyettes átadja a Kiváló Újító kitüntetés arany fokozatát Aradi Mihálynak, a zalaegerszegi vontatási üzem dolgozójának

(Laczkó Ildikó felvételei)

ELUTASÍTOTTÁK AZ ÚJÍTÁST

Közbelépett a szakszervezet

Hány etalonszerelvénye legyen hat igazgatóságnak?

Ismeretes, hogy a *vágányhídmérlegek* időszakos vizsgálatát, hitelesítését a C. 5. sz. Utasítás V. fejezetében előírtak alapján a vasútigazgatóságok végzik, illetve végeztetik. A vonalhálózaton ütemterv szerint — félévenként — szervezett körutak során a hídmérlegvizsgáló kocsik mintegy 800-1000 darab 20 kg tömegű próbasúlyt visznek a helyszínre. Ezeket a súlyokat 4-6 segédmunkás kézi erővel rakja ki a kocsiból, helyezi a mérlegre, majd szükség szerinti mozgatás után visszarakja a kocsiba. Mindez *sok időt és fizikai erőt igényel.* A technológia részben gazdaságtalan, másrészt a szűkös munkaerőhiány miatt már-már nem is alkalmazható a gyakorlatban.

Három hónap vagy három hét?

A probléma megoldását szolgálja az úgynevezett *hídmérlegvizsgáló és hitelesítő etalonszerelvény* létesítése. Ennek lényege: mozdonyszerkocsikból és pőrekocsikból — kisebb mérvű szerkezeti módosítás és betonnal történő feltöltés után két 50, egy 35, egy 30 és egy 20 tonna összsúlyú kocsikból álló — szerelvényt alakítottak ki, amely alkalmas a jelenleg használatos mérlegek vizsgálatára. A szerelvényt önálló *szolgálati vonatként*, vagy menetrendszerű vonathoz kapcsolva közlekedtetik. Személyzete a mozdony- és vonatvezetőn kívül *csak 1 mérlegszerelő*, illetve esetenként az *Országos Mérésügyi Hivatal* képviselője.

Míg eredeti módszerrel a vizsgálati körút 3-4 hónapig tart addig az új módszer alkalmazásával az időtartam mindössze 3 hét.

1977-ig a budapesti, a miskolci és a szegedi vasútigazgatóság részére készült el az etalonszerelvény. 1979-re volt ütemezve a szombathelyi igazgatóság ez irányú igényének a kielégítése, majd ezt követően — de hitelkeret hiányában meg nem határozott időpontban — került volna sor a pécsi és a debreceni igazgatóság etalonszerelvényének az elkészítésére.

Meggyőző bizonyítékok

1977. május 24-én a debreceni vasútigazgatóság volt kereskedelmi osztályának dolgozói — *Aradi Ottó* és *Simkovits Béla* — újítási javaslatot nyújtottak be. Ebben meggyőző adatokkal bizonyították, hogy az új vizsgálati eljárás hatékonysága — megfelelő szervezési intézkedésekkel — lehetővé teszi, hogy *egy-egy etalonszerelvényt két vasútigazgatóság területén alkalmazzanak.* Vagyis: a miskolci igazgatóság szerelvényével a debreceni, a szombathelyiével a pécsi terület mérlegei is felülvizsgálhatók. A szegedi igazgatóság etalonszerelvénye *biztonsági tartalékot* képezhet. Végeredményben tehát nem hat, hanem csak négy szerelvényre van szükség a MÁV-nál, ellentétben a MÁV Vezérigazgatóság 11. szakosztályán készült korábbi ütemezéssel.

Az újítási javaslatot először *„megelőző tervbevétel miatt"* elutasították. Az újítók fellebbezése és a *Vasutasok Szakszervezete állásfoglalása után* a javaslatot a kereskedelmi szakosztály kísérletre elfogadta. *A kísérleti körutak eredménye igazolta az újítók elképzelését. Az önálló szerelvényként történő továbbítás szervezése, végrehajtása sem okozott fennakadást. Az újítás alkalmazása révén elért hasznos eredmények vitathatatlanok. Az újítókat eszmei alapon 30 ezer forinttal díjazták.*

Ez ám a „happy end"

Az újítók díjazására ünnepélyes keretek között a Kereskedelmi Szakosztályon került sor. *Bokor László* szakosztályvezető-helyettes az újítási díj átadásakor megköszönte az újítók tevékenységét, és további javaslatok benyújtására kérte őket.

Ez az eset is példázza, hogy megfelelő körültekintéssel, kellő szakértelemmel tovább lehet a vasútüzemi munka hatékonyságát növelni, s a szűkös beruházási hitelkerettel ésszerűen gazdálkodni.

Dr. Gyóni Béla

Munkavédelmi kiállítás Záhonyban

A *nemzetközi vasutas munkavédelmi hetek* keretében a záhonyi üzemizgazgatóság munkavédelmi és üzembiztonsági csoportja, valamint a területi szakszervezeti bizottság munkavédelmi bizottsága Záhony állomás felvételi épületének nemdohányzó-várótermében *munkavédelmi kiállítást* rendezett.

Az április 22-ig megtekinthető kiállításon láthatók az üzem területén leggyakoribb veszélyforrások és a szabálytalan munkamódszerek. A látogatók elektronikus munkavédelmi teszt segítségével győződhetnek meg munkavédelmi ismereteikről. A kiállítás ideje alatt munkavédelmi filmeket mutatnak be és egészségügyi előadásokat is tartanak.

A Határőrség önkéntes segítői

A Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa, a szolgálati feladatok teljesítésének áldozatkész elősegítésében végzett kiemelkedő tevékenységük elismeréseként Szombathely állomás 1. önkéntes határőr csoportjának *Vörös Csillag Érdemrendet* adományozott. A kitüntetést *dr. Horváth István* belügyminiszter adta át *Bognár Lajos* csoportvezetőnek, a Belügyminisztérium önkéntes segítőinek II. országos tanácskozásán.

A Szombathely állomáson tevékenykedő önkéntes határőr csoportnak rangja van, ami a többi kollégák megbecsülését is tükrözi. A csoport tagjai mint szocialista brigádtagok is együtt tevékenykednek immár 15 éve. A brigád vezetője *Bognár Lajos*, tagjai: *Bakos János, Pullai György, Szandi Ferenc, Török László, Márfi Ernő, Németh Gábor, Takács Károly, Bangó József, Varga István, Nagy Károly, Papp József, Hegedűs László, Varga János.* A kollektíva már négyszer kiérdemelte az arany fokozatot. Az idősebbek nevelőmunkájának eredménye, hogy egyik-másik fiatalembert ötévi vasúti szolgálat után önkéntes határőrnek javasolták. De nemcsak csoporton belül végeznek felvilágosító munkát, hanem azon kívül is. Tapasztalataikat átadják az első szolgálatukba induló fiatal jegyvizsgálóknak, eligazítják őket: *miképpen segíthetik a határőröket.* Az idősebbek már önállóan, akár a legbonyolultabb helyzetekben is tudnak segíteni határőreinknek.

Nemcsak az önkéntes határőri munkában érnek el sikereket, hanem az élet más területén is. A brigád több tagja kapott már munkájáért elismerést. *Varga József* mint népi ülnök végez társadalmi munkát, jó munkájáért megkapta az *Igazságügy kiváló dolgozója* kitüntetést, Bognár Lajos a *Közbiztonsági Érem ezüst fokozatát*, Hegedűs Lajos *Kiváló dolgozó* kitüntetést kapott, a fiatalok közül Fülöp Tibor a *Szakma ifjú mestere* címet érte el.

A szocialista brigád a Határőrség önkéntes segítői jó kapcsolatban állnak a hivatásos állománnyal, s szolgálat közben kölcsönösen segítik egymás munkáját.

Hutter Lászlóné
Szombathely



Bognár Lajos önkéntes határőr-csoportvezető átveszi a Vörös Csillag Érdemrendet dr. Horváth István belügyminisztertől

ÚJÍTÓ MISKOLCIAK

Vándorzászlót és serleget kaptak a legeredményesebb szolgálati helyek

A miskolci igazgatóság területén a közelmúltban értékelték az 1980. évi újítási munka eredményeit. *Tóth János*, az igazgatóság tervgazdasági és műszakfejlesztési osztály újítási előadója beszámolójában elmondotta, hogy sikeres évet zártak.

Az elmúlt évben *összesen 1031 újítást nyújtottak be, amelyből 495-öt fogadtak el.* Ennek 98 százalékát már hasznosították.

Az újítások közül 145 munkavédelmi jellegű, 18 pedig a kulturált utazást segítő javaslat volt. Huszonegy javaslat létszámcsökkentést eredményezett.

Az újítások 70 százalékát a szocialista brigádok dolgozták ki. A legeredményesebbek: a vontatási főnökségnél a *Dózsa* és *Vörös csillag*, a Tiszai pályaudvaron a *Béke* és a *dr. Csanádi György*, a BFF-nél pedig a *Kandó Kálmán* brigádok voltak.

Az igazgatóság által évenként hirdetett *újítási versenyt mindig a vontatási főnökség nyerte.* A második és a harmadik helyen a BFF és a Tiszai pályaudvar újítói osztoztak. A több éven át nyújtott kimagasló újítási tevékenységük alapján e három szolgálati hely tavaly végleg elnyerte az erre a célra alapított vándorzászlót és serleget.

Kisvárdai János

SZEGEDI ADATOK

Öt év alatt 90 millió forint az otthont teremtők támogatására

Napjaink egyik legfontosabb szociálpolitikai kérdése a *lakásgazdálkodás.* A vállalatok lakásgazdálkodását a vállalati érdek határozza meg, s így van ez a MÁV-nál is. A munkaerő biztosítása, illetve megtartása érdekében évente jelentős összegeket fordítunk a lakásgondok enyhítésére.

A szegedi igazgatóság vezetői, a területi szakszervezeti bizottsággal együttműködve, megkülönböztetett figyelmet fordítanak a dolgozók lakásvásárlásainak és családiház-építésének anyagi támogatására.

Az elmúlt évben 11,2 millió forint kamatmentes kölcsönt osztottak szét.

Ezenkívül lakásépítésre, bérlőkijelölési jog vásárlására, lakáskártalanításra és kezelési költségre további 3 millió forintot fizettek ki.

Tavaly 165-en kaptak kamatmentes kölcsönt.

A támogatásban részesülők 90 százaléka munkásállományban, nagy fontosságú munkakörökben — mozdonyvezetőként, kocsirendezőként, váltókezelőként — dolgozik, vagyis ott, ahol legnagyobb szükség van a munkáskezekre. *A kölcsönt kapottak 56 százaléka fiatal.* Kiemelten támogatták a nagycsaládosokat, a nőket és az egyedülállókat. A támogatásban részesített vasutasok kétharmada a kölcsönt munkáslakás vásárlására, a többiek családiház-építésre vették igénybe. Mindezen kívül tavaly 118 szolgálati, illetve vállalati bérlakást utaltak ki s 56-ot felújítottak. A családi házak építőit vasúti épületek bontási anyagának díjmentes átadásával, kedvezményes szállításával és kölcsönbe adott munkagépekkel is segítették.

Az V. ötéves tervben — szó esett erről a területi szakszervezeti bizottság ülésén is — kamatmentes kölcsönnel, illetve lakáskiutalások révén az igazgatóság területén 1553-an jutottak lakáshoz, vagyis

minden nyolcadik dolgozó új otthonba költözhetett.

Az összes támogatás értéke pedig meghaladta a 90 millió forintot. További feladat a jövőben, hogy a szolgálati helyek *többet tegyenek a társadalmi munkából származó lakásépítési alapképzés érdekében.* Ezt indokolja az is, hogy idén az igazgatóság lakásépítési kerete 12 millió forint. Ebből elsődlegesen azokat az építési formákat segítik, amelyek a dolgozók saját anyagi eszközeire támaszkodnak. Eszerint előnyben részesítik a munkáslakásépítési akció résztvevőit, a telepszerű több szintes lakásépítéseket és a családi házak építőit.

Gellért József

Tavaszi készülődés a Nyugat-Dunántúlon

Szépítik az Utasellátó-üzleteket

Készül a tavaszi főidényre az *Utasellátó Vállalat szombathelyi igazgatósága.* Újra festetteti, tapétáztatja üzlethelyiségeit és raktárait. Ezzel egyidejűleg sok helyen elvégzik az időszerű karbantartásokat és felújításokat is.

Januárban már megtörtént a nagykanizsai üzlet konyhájának és mellékhelyiségeinek az újra mázolása. *Teljesen felújították a celldömölki vasútállomás büféjét.* Kicserélték a régi elavult pultsort, energiatakarékos világítást építettek ki és lebetonozták a gazdasági udvart.

A legnagyobb munkára a vasi megyeszékhelyen került sor. *A szombathelyiek kedvelt vasuti restijében új tapétát ragasztottak az étterem falaira, háromsütős gázkemencét kapott a konyha és bővítették az üzlet melegvízellátását.* Új huzat került az értékesítő hely 160 darab székére is. A munkálatokból kivette részét a felszolgálók *Petőfi Sándor*, valamint a konyhai dolgozók *Derkovits Gyula* szocialista brigádja. A két szorgalmas közösség tagjai összesen mintegy 500 társadalmi munkaórát teljesítettek.

Festettek még Mosonmagyaróváron, Zalaszentivánon, valamint a győri MÁV DAC sportkör tekepályáján lévő büfében. Április végéig még több mint tíz üzletbe vonulnak fel az építők és a festők Győr-Sopron, Vas és Zala megyei Utasellátó-üzletekhez.

Sz. Jakab

Kitüntetés életmentésért

Április 13-án Budapesten a Városházán életmentőket tüntettek ki. Emlékérmet kapott többek között *Papp Elek*, a Soroksári úti állomás váltókezelője is, aki élete kockáztatásával mentett meg a száguldó gyorsvonat elől egy öngyilkosságra készülődő asszonyt a Soroksári úti személypályaudvaron.

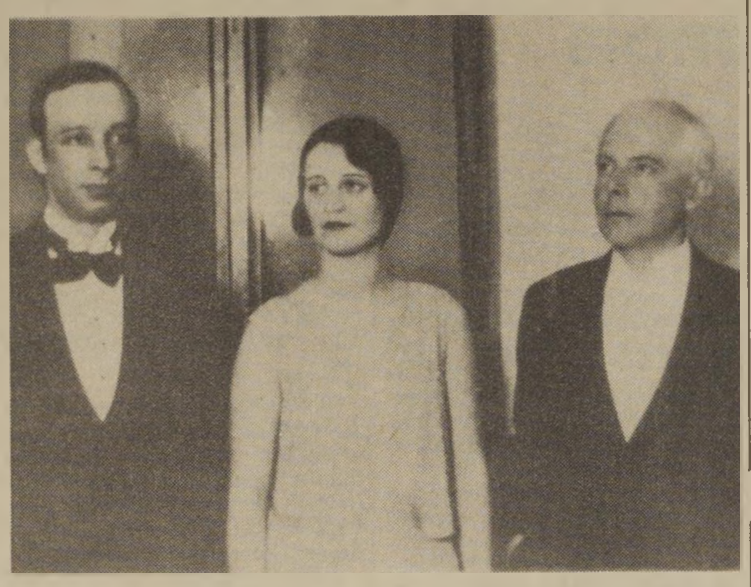
Az Életmentő emlékérmet *Csehik Ferencné*, a Fővárosi Tanács elnökhelyettese adta át.

A BARTÓK-ÉV ALKALMÁBÓL

Jubileumi hangversenyek Debrecenben

Bartók Béla három alkalommal járt Debrecenben és adott hangversenyt: 1925. november 3-án, 1931. március 1-én és 1939. február 8-án.

Ötven évvel ezelőtt 1931. március 1-én is ünnepi hangversenyre készülődtek Debrecenben. *Az 50 éves Bartók Béla lépett fel a híres Aranybika Szálló — azóta róla elnevezett — kitűnő akusztikájú, impozáns hangversenytermében.* Ha nem is várták a város vezetői a vasútállomáson, mint hat évvel korábban, és ez alkalommal elmaradt a híres debreceni ötös fogaton való bevonulás is, de — az egykori sajtóbeszámolók tanúsága szerint —, a siker felülmúlt minden előzetes várakozást. Pedig Bartók művészete 1931-ben még csak kevesekhez jutott el.



A felvétel Bartók második debreceni hangversenyén készült. A képen Bartók Béla, Orosz Júlia és Szabó Emil

Közönségsiker az Arany Bikában

Mi volt mégis a titka annak, hogy a 15 magyar parasztdalból előadott részletek, a *Ballada*, az *Este a székelyeknél*, vagy az *Allegro barbaro* éppen Debrecenben forró fogadtatásra és lelkes közönségsikerre talált. Mindenekelőtt a kitűnő előadás. Hiszen az előadóművészként inkább ünnepelt Bartók mellett, a magyar operakultúra egyik gyöngyszeme, az akkor alig 21 éves *Orosz Júlia* lépett fel. Zongorán *Szabó Emil*, a debreceni zeneiskola tanára kísérte; maga is Bartók-tanítvány és a mester rendíthetetlen híve.

S amíg az Aranybika Szálló fényes termeiben az alföldi dzsentrivilág járta vidám zeneszóra fenyegetően közeledő haláltáncát, a hangversenyterem falai között valami egészen új, népi és igaz magyar művészet indult útjára, hogy majd fél évszázad múltán váljék tudatosan nemzeti közkincsünkké.

Ennek a hangversenynek öt évtizedes évfordulójára emlékeztek az idén március 2-án, a Bartók-centenárium keretében a város, a Zeneművész Szövetség és nem utolsó sorban a debreceni MÁV Filharmonikus Zenekar vezetői és tagsága. Délelőtt a hangversenyterem bejáratánál elhelyezett márványtábla leleplezésével, este a jubileumi Bartók-hangversennyel. *Gulyás György*, az európai hírű Kodály-kórus karmestere emlékezett meg az évfordulóról, hogy azután káprázatos pompájában megszólaljon a fergeteges iramú hegedűverseny, olyan előadásban, amely bármely zenekarnak díszére válna. A technikailag rendkívül igényes hegedűszólamot *Ruha István* játszotta kivételes ritmikai, stílusbeli tökéletességgel. *Szabó László* biztos kézzel irányította az együttest, amely a koncertáló hegedűnek méltó partnere volt és a szimfónikus együtthangzásnak beethoveni magaslatokba szárnyaló megszólaltatásával bizonyította, hogy ma már nincs különbség fővárosi és „vidéki" koncert között.

Jó úton járnak

A hangverseny második részében a ma már klasszikusnak tűnő *Concertot* hallottuk, az utolsó művek egyikét. Bartók egyik legtöbbet játszott és sokat vitatott művét. Bárminként is állunk vele: progreszszív alkotásnak, vagy késői visszatérésnek tekintjük, hatása alól nem vonhatjuk ki magunkat. *A 100 éve született Bartók művészete Debrecentől Szombathelyig életünk, művelődési igényünk mindennapos tárgya, élménye lett.*

A debreceni Bartók-kultusz hagyományait az évforduló alkalmából *Márton Gábor*, a MÁV Filharmonikus Zenekar igazgatója gyűjtötte össze szorgos — a tudományos kutatást szolgáló alapossággal. A jubileumi koncert és a kiadvány egyaránt méltó az alkalomhoz és a század legjelentékenyebb zeneköltőjéhez.

A jubileum egyben alkalom a zenekar munkájának az áttekintésére is. *Márton Gábor* igazgató, hét éve áll a Debreceni Filharmonia élén. Népművelő, zenei író, koncepciózus vezető. Tisztán látja hangversenyéletünk gondjait, nehézségeit.

A Debreceni MÁV Filharmonikusok bekapcsolódtak az ország zenei vérkeringésébe. Míg évekkel előbb egy-egy budapesti koncert jelentette a nagy bemutatkozást, most már 5-8 hangverseny egy-egy évadban a Zeneakadémián, a Nemzeti Galéria kupolatermében, vagy éppen az Óbudai Zenei Estéken (a Zichy kastélyban) szinte természetes.

A debreceniek jó úton haladnak: Decsényi János: *Melódia hominis* c. művét a szerző ismertette a hallgatósággal; Sárai Tibor: *Nocturne* c. művét, egy Debrecenben eltöltött este hangulatában írta, s a kísérő szöveg ezt az atmoszférát igyekezett megteremteni, míg a Debrecenben „házi szerzőnek" számító *Csenki Imre* a nagyalföldi cigánydallamokat dolgozta fel műzene formájában.

Márton Gábor igazgató mint gyakorlott művészeti vezető, nem abban látja a kultúra terjesztését, hogy egy-egy üzemben időről-időre hangversenyt adnak (a komoly zenének meg nem felelő körülmények között), amelyen a napi munkában elfáradt dolgozók „társadalmi kötelezettségként" vesznek részt, hanem a mind tartalmában, mind külsőségeiben is színvonalas hangversenylátogatás kultúrigénnyé való felfejlesztésében.

Munkáshangversenyek

Ezért 1980-tól a MÁV Igazgatóság, a Vasutasok Szakszervezetének területi szakszervezeti bizottsága, a megyei építőipari vállalat szakszervezeti bizottságával közösen, évente több alkalommal munkáshangversenyt rendez a *Kölcsey Ferenc Művelődési Központ* színháztermében. Itt népszerű klasszikus zeneművek és operarészletek hangzanak fel a debreceni *Csokonai Színház* magánénekeseinek és a MÁV Filharmonikusok közreműködésével. A hangversenyek látogatottsága olyan népszerű, hogy legutóbb a lépcsőkön, pótszékeken is ültek. A zenekar ingyen játszik, az énekesek, a karmester nem kapnak tiszteletdíjat, a művelődési ház nem kér bérleti díjat.

A Bayreuthot ingyenesnek tervező Wagner és a XIX. század romantikusai álmodtak csupán erről a valódi népi művészetről, a művészek önzetlen áldozatvállalásáról. Ebből a közönségből évről-évre egyre többen lesznek a nagyzenekari hangversenyek bérlői, s komoly zeneértő élvezői.

Híven ápolják Bartók hagyatékát

Az emlékezés elkalandozott a jubileumtól. Pedig Debrecen és a MÁV Filharmonikusok fáradhatatlanul ápolják a kimeríthetetlen Bartók-hagyatékot. Az ünnepi hangversenyek keretében előadásra kerülő 38 Bartók-műből 33-at a MÁV Filharmonikusok szólaltatnak meg, köztük a legnagyobbakat: a Kékszakállú herceg várát *(Mészöly Katalinnal és Tréfás Györggyel)* a Táncszvitet, a Csodálatos Mandarint, a Cantata Profanat, a Concertot stb .A nemzetközi zenei élet kiemelkedő hazai és külföldi képviselői játszák ma műveit Debrecenben, ahol a közönség a legszélesebb körben követeli és lelkesen ünnepli az Európa, sőt világszerte klasszikussá vált halhatatlan művészt.

Bartók mindössze három ízben járt Debrecenben, de művei ma már igazi otthonra találtak a társadalom valamennyi rétegében. S ebben oroszlánrésze van a *Márton Gábor* és *Szabó László* vezette MÁV Filharmonikusoknak.

Csillag Ferenc

Németh István

Amellett...

Rajtunk az élettel teli valóság
kigombolt hite, —
Megfogalmazódik és eltűnik
mint vonat mi megáll —
aztán megy tovább, —

a legszebb gondolat bennünk,
hogy lehet élni — örülni —
amellett, hogy szürkék —
veszélyesek és boszorkányosak
létünk rejtelmei, —
de abból kell kiválogatni
az egyetlen egyet: érdemest,
mert szeretünk, —
cipelni is lehet az olyant
akármilyen nehéz.

Fazekas Lajos

Veletek vagyok

A munkás...

A munkás reménnyel ébred.
Szerszámai közé befogja
megmunkálni a vad anyagot,
arcába a vas tüze ragyog, —
gyönyörű, mert alkotás a dolga.

Földijeim

Itt járnak a metropolisban,
olcsó aktatáskájukban hordják
— országhatártól országhatárig —
s pályaudvar-zúgban falatozzák
útravalójukat: kenyeret, szalonnát.

Veletek vagyok

Veletek vagyok: ember,
nélkületek: semmi. —
Vágyainkért tenni kell,
egymásért cselekedni!

ÖNÁLLÓ MŰSORRAL

A Nemzeti Galériában vendégszerepelt a MÁV Kőszegi Nevelőotthon fiúkórusa

A Kőszegi MÁV Nevelőotthon fiúkórusa április 5-én 11 órakor lépett fel önálló műsorral a *Magyar Nemzeti Galériában*. Két külföldi szereplés van már mögöttük, a városi *„Éneklő ifjúságon"* eddig nyolc alkalommal jutalmazták arany fokozattal a teljesítményüket. A tavaszi szünet első két napját, 4-ét és 5-ét áldozták fel azért, hogy iskolájuk és nevelőotthonuk jó hírét tovább öregbítsék.

Gráf Laci bácsi és felesége *Györgyi* néni határtalan lelkesedése és ambíciója segítette őket a sikerhez. A műveket, amelyeket a Galériában énekeltek Gráf Györgyi kísérte zongorán.

A gyerekek jutalma a budapesti kirándulás és a szovjet jégrevű megtekintése volt. Ezután utaztak a kis vasutas énekesek a jól megérdemelt tavaszi szünetre, a szüleikhez.

K. J.

Vetélkedő brigád

— Igen, így hívnak bennünket, s nemcsak a vasútnál, hanem a városban is — mondja *Horváth János* asztalos, Békéscsaba állomás *Sallai Imre* szocialista brigádjának vezetője. — Ez úgy kezdődött, hogy 1975-ben jelentkeztünk a Békés megyei munkásbrigádok részére akkor először meghirdetett vetélkedőre. Már az első évben a második, a következő évben pedig az első helyre kerültünk. Most készülünk az ötödikre.

— Amint szereztünk egy kis gyakorlatot, más kulturális vetélkedőbe is „beszálltunk" — folytatja *Dehelean Sándor* lakatos. — Ilyen volt többek között a *Ki mit tud a Szovjetunióról.* Ezek nélkül a vetélkedők nélkül rengeteg ismerettől maradtunk volna el.

— *Így igaz* — szól közbe *Suhajda Károly* lakatos, hármójuk közül a legfiatalabb —, *hiszen a közművelődési vetélkedőben a szakmai dolgokon kívül irodalom, film, színház, képzőművészet, zene, anyanyelvi ismeretek és természetesen politika is szerepel.*

A 15 tagú Sallai brigád a kocsijavító-műhelyben dolgozik. Közülük öt állandó tagja van a vetélkedő csoportnak, a már említetteken kívül *Nemesi Imre* lakatos és *Simacskó Sándor* asztalos, akinek már csak pár hónapja van a nyugdíjig.

— *A politika az első perctől kezdve a csapat erőssége, ebben mindig elsők vagyunk* — mondja Dehelean Sándor. —, *mert öreg, fiatal egyként szereti.* A rádió, a tévé adva van az ország és világ eseményeinek megismeréséhez; a megyei lapot, a *Népszabadságot*, a *Népszavát*, a *Magyarországot*, a *Szovjet Kultúrát* és természetesen a *Magyar Vasutast* is járatjuk. Így az összefüggéseket mélyebben is elemezhetjük, s egymás között folyamatosan értékeljük.

— *A másik erősségünk az irodalom* — veszi át a szót újból Suhajda Károly, akinek ez a „szakterülete". — *A film, színház megint olyan, amire azelőtt is időt szakítottunk, hiszen volt bérletünk.* A zene és a képzőművészet már nehezebb, többször elcsúsztunk rajta. Elvitte az első helyet. Egy hangverseny például a megadott zeneművekből nem elég, márpedig nekünk nincs arra módunk — mint egyes üzemekben szokás —, hogy munka közben magnót hallgassunk. Ez a mi munkánk közben lehetetlen.

Erre otthon sem jut idő, hiszen mindhárman vidékről, *Kétegyházáról* és *Csorvásról* járnak be Csabára dolgozni. S bizony a délelőtti műszakhoz fél négykor kell fölkelni, s ha délutánosok, éjfél előtt alig valamivel érnek haza.

Kern Márta

Madár János

Magam csak én vagyok

Magam
csak én vagyok,
de veletek
tűzzé válhat arcom.

Nélkületek
csak én vagyok,
de veletek
máglya lehetek.

Dr. Nagypapa

Az orvosok hozzászoktak a gyóntatáshoz. Dr. B. Jánost is zavarja, hogy én kérdezek, ő válaszol. Nem szívesen. Szerinte az eset annyira egyedi és szélsőséges, hogy felesleges róla egy szót is ejteni.

Én másképp vélekedek. A főorvos úr hajthatatlan. Végül is a felesége biztatására — aki szintén orvos — nehezen ugyan, de beszélni kezd.

— *A mi családunkban az orvosi pálya nemcsak hivatás, hanem predesztináció, vagyis eleve elrendelés.* Lehet, hogy az én számból ez egy kicsit furcsán hangzik, de ha azt mondom önnek, hogy már a dédapám is gyógyítással foglalkozott, talán megérti mit jelentett az a láncszakadás a családban, amit a fiunk, Pisti okozott.

— Ő az, aki — első lázadóként a család történetében — az istennek sem akart az ősök nyomdokain járni?

— *Semmit sem akart kérem. Az érettségit is nagy keservesen szerezte meg, pedig esze volt, ha nem lett volna higgye el, atyai elfogultság nélkül beraktam volna egy intézetbe.*

— De közben kitagadták.

— *Így kellett döntenünk kérem, mivel fiunk elhagyta a szülői házat, s olyan dolgokat művelt, ami miatt évekig szégyenkeztünk barátaink, ismerőseink előtt.*

— Mit csinált a fiú?

A főorvos a feleségére néz, majd az asszony biztató pillantására tömören így válaszol:

— *Közveszélyes munkakerülés miatt börtönben is volt... Aztán huligánok, rossz hírű nők társasága, meg szóval... hát kérem...*

— De végül is biztos talajra talált. Szakmát tanult, családot alapított és most egy gyár kiváló dolgozója.

— *Mi évekig semmit sem tudtunk róla. Eltemettük.* Azt hittük, mindenért kárpótol majd minket a lányunk — aki ugyancsak orvos —, de ő elmélyült kutató, csak a munkájának él, s hallani sem akar arról, hogy valaha is megörvendeztessen bennünket egy unokával. Kérem én szülész vagyok. Naponta segítek világra jönni életeket... Mit mondjak még?

— Azt, hogy a kis unokáját hogyan segítette a világra.

Az orvos lehajtja ősz fejét. Érzékenységét titkolni szeretné, de fényesülő szemei elárulják.

— *Azt sem tudtuk, hogy már van egy kétéves unokánk, amikor a második is jelentkezett.* A menyemnek — ahogy az később kiderült — az első szülés után bekövetkezett krónikus epebántalmak miatt nem is lett volna szabad vállalkoznia újabb szülésre. *Anya és gyermek már élet-halál közt lebegett, amikor a kórház — ahol a menyem feküdt — engem is meghívott konziliumra.* Állítólag a beteg kérésére. Hazudnék, ha azt mondanám, hogy olyan nyugalommal mosakodtam be, mint eddigi műtétem bármelyikére. Feleségemnél nem én vezettem le a szülést. Nyugodtan, s úgy szerettem volna izgulni mint más közönséges ember, aki gyermekáldást vár. Ám a kis menyem feladta nekem a leckét. Nem sok remény volt sem az anya, sem a gyermek megmentésére, s ez a tudat először valósággal lebénított, majd meghatványozta erőm, minden addigi szakmai képességem. A műtét — sóhajt hangosan a főorvos —, amint azt ön is tudja, sikerült.

— A boldogság mégsem teljes.

— Nem. Sajnos nem — veszi át a szót az orvosnagymama —, mert fiunk ezek után sem engesztelődik. Konok mint egy bivaly. Még felesége kérésének sem enged — akit pedig nagyon szeret, s amióta felépült gyakran megfordul itt az unokákkal —, *mondván, hogy ő kitagadott, és semmi keresnivalója egy orvosfamíliában.*

— Ugyan kitől örökölhette ezt a konok rátartiságot?

A doktor nagypapát mintha megcsípték volna. A kérdésre felugrik, s energikus léptekkel méri a szobát. Felesége riadt szemrebbenésekkel kíséri. Már bánom, hogy ezzel az éles kérdéssel elrontottam a nehezen kicsikart beszélgetés végét, s éppen bocsánatot akarok kérni, amikor a főorvos úr hirtelen lecövevekel előttem. Arcán már nyoma sincs az előbbi — az elbeszélés alatti — meghatottságnak. Mintha csak a kórházban valamelyik adjunktusával közölné a megfellebbezhetetlen véleményét:

— *Mondja meg annak a csirkefogónak, hogy még élek, s addig nem is fogok meghalni, amíg bosszút nem állok rajta.*

— ...?

— *Igen is bosszút!* S erre már a kis menyemmel is szervezkedtem.

— Ugyan, János — csitítja a felesége. Ne ragadtasd el már megint magad.

— Nem, nem drágám — hadakozik a főorvos, de most már mintha mosoly is bújkálna a tekintetében —, *én azt ünnepélyesen megfogadtam, hogy legalább az egyik unokámat orvosnak nevelem...*

Dávid József

Kommunista műszak

A vasutas rokkantakért

A pápai pályafenntartási főnökség 17 szocialista brigádja március 28-án *kommunista műszakot tartott,* amelynek értékét — a rokkantak éve alkalmából — a MÁV Kórház baleseti utókezelő osztályának utalták át.

A kommunista műszakon részt vett 230 dolgozó többek között talpfát cserélt, rendbe hozta Pápa állomás utasperonjait, kétezer négyzetméteres területen szétterítették a kőzuzalékot, peront bontottak az átépítés alatt álló Győr-szabadhegy—Pannonhalma vonalszakaszon és 13 csoport kitérőt szabályoztak be, valamint kitakarították Celldömölk állomás VIII. számú vágányát.

A kommunista műszakért járó *több mint 32 ezer forintot* már átutalták a MÁV Kórház csekkszámlájára.

Budapestért

Kitüntető zászlót kapott a Tisztképző Intézet

Hazánk felszabadulásának 36. évfordulója alkalmából Budapest Főváros Tanácsának Végrehajtó Bizottsága a MÁV Tisztképző és Továbbképző Intézetnek, a főváros fejlesztése érdekében végzett kiemelkedő társadalmi tevékenysége elismeréseként *„Budapestért"* kitüntető zászlót adományozott.

Brigádjubileum

A sátoraljaújhelyi pályafenntartási főnökség *II. Rákóczi Ferenc* szocialista brigádja március 23-án brigádgyűlést tartott abból az alkalomból, hogy a közelmúltban ünnepelte megalakulásának 20. évfordulóját. Az ünnepi gyűlésen emlékeztek meg névadójuk — II. Rákóczi Ferenc — születésének 305. évfordulójáról is, aki a szomszéd községben Borsiban született március 27-én.

SZEGEDI TAPASZTALATOK

Mozgalommá vált a munkahelyi olimpia

Az új tömegsportmozgalom — a munkahelyi olimpia — bevezetését gondos előkészítő munka előzte meg a szegedi területen. Elsőként a területi szakszervezeti bizottság mellett működő sportbizottság ülésén ismertették a munkahelyi olimpia célját, a bevezetésével együttjáró változásokat. Ezt követte a szakszervezeti bizottsági titkárok tájékoztatása, majd aktívaértekezleteken, szb-üléseken és taggyűléseken népszerűsítették a rendezvények jelentőségét.

A tapasztalatok szerint tavaly már szélesebb körben rendezték meg a tömegeket mozgató játékos vetélkedőket, a különböző korosztályokat, valamint a családtagokat is mozgósító rendezvényeket. Nagyobb önállóságot kaptak a munkahelyek, ennek hatása elsősorban az üzemfőnökségeknél és a BFF-nél érződött. Több szolgálati helyen, így *Hódmezővásárhelyen, Makón, Mezőtúron* külső vállalatokkal közösen rendeztek versenyeket. Figyelemre méltó a hódmezővásárhelyiek kezdeményezése: *szerződést kötöttek három helyi üzemmel — a Vágóhíddal, a Majolikagyárral és az Agyagiparral.* Sporttalálkozóikat a vágóhídi pályán tartják. Ott egyébként közös összefogással kispályás labdarúgó- és tekepályát építettek. A kelebiai és a lökösházi vasutasok a szomszédos jugoszláv, illetve román vasutasokkal közösen rendezik meg sportvetélkedőiket.

A munkahelyi olimpia célkitűzéseinek megvalósítását legjobban a vasutasnapra szervezett olimpiai napok programja biztosította. Az eseménynaptárban is ezt jelölték ki a csomóponti olimpiai napnak. Ezeken a rendezvényeken érvényesült a közös összefogás, hiszen a szakszervezeti bizottságok a KISZ- és az MHSZ-szervezetekkel közösen rendezték meg a találkozókat. Szegeden az *„Olimpiai Nap"* eseményein több mint félezren, Békéscsabán közel négyszázan, Szentesen mintegy háromszázötvenen, Kecskeméten és Kiskunhalason kétszázan vettek részt. Az egész napos programba a családtagokat is bevonták. Ezek a rendezvények is bizonyították, hogy van részvevője a tömegsportnak, ha azt kellően előkészítik és megszervezik.

A vasutasnapi sportprogramon kívül eredményesek voltak a különböző állami ünnepeken rendezett villámtornák, kupaversenyek. Ezeket a versenyeket is kibővítették kötetlen sportolási lehetőségekkel. Az ilyen programok közül kiemelkedett a szegedi csomóponton szervezett *felszabadulási kocogónap, ahol közel 300-an neveztek be a mintegy 2 kilométeres táv megtételére.*

A munkahelyi olimpia bevezetésének első évét követően megállapítható: *bővültek a sportolási lehetőségek, nőtt a részvevők száma.* Erre utal az is, hogy a szegedi területen rendezett sportvetélkedőkön 12 sportágban 7200-an, a természetjáró túrákon pedig 1600 dolgozó vett részt. A szervezők is jobban alkalmazkodtak az igényekhez. Ezáltal színesebbé váltak a tömegsportnapok, amelyeket több helyen majálissal kötöttek össze.

A sportolási lehetőségek bővítése lendületet adott a sportpályák építésének. Szegeden, az SZVSE pályán az igazgatóság vontatási osztályának dolgozói *villanyvilágítással látták el a kispályás labdarúgópályát.*

A tömegsportmozgalomban legeredményesebb szolgálati helyeket a területi szakszervezeti bizottság sportbizottsága jutalomban részesítette. Az e célra készített két *munkahelyi olimpiai vándorzászlót* a Szentesi Körzeti Üzemfőnökség és a Szeged-Rókusi BFF érdemelte ki. A szentesi építési főnökség szegedi gépállomása, a számítástechnikai üzem, Hódmezővásárhely állomás és a vésztői üzemfőnökség dolgozói oklevelet kaptak. Dicséretet érdemelnek azok a társadalmi aktivisták is, akik a verseny előkészítésében, lebonyolításában részt vettek.

Gellért József

Veteránok köszöntése

Szakszervezetünk székházában április 1-én ünnepséget rendeztek azoknak a vasutas veteránoknak a tiszteletére, akik negyven, illetve ötven esztendeje tagjai a szakszervezetnek.

Az idős nyugdíjasokat először a Benczur utcai óvodások virággal és verssel köszöntötték, majd *Kajcsa József*, a vasutas-szakszervezet alelnöke méltatta munkásságukat, a szakszervezeti mozgalomban kifejtett tevékenységüket. Utána oklevelet és pénzjutalmat adott át hét veteránnak, majd eszmecserét folytattak az ifjúsági bizottság meghívott tagjaival.



Az óvodások virággal köszöntik a veteránokat



Kajcsa József, szakszervezetünk alelnöke átadja a pénzjutalmat

(Óvári Árpád felvételei)

HÁROM TAVASZ

Szellemi és sportvetélkedő Székesfehérváron

A székesfehérvári vasutasok Vörösmarty Művelődési Házában április 6-án *„Három tavasz"* címmel szellemi és sportvetélkedőt rendeztek a körzeti üzemfőnökség szocialista brigádjai részére. A brigádokat *Arnóczy Józsefné*, az intézmény vezetője köszöntötte, majd *Tunyogi Tiborné* könyvtárvezető ismertette a vetélkedő szabályait.

A versenyzők szellemi totót töltöttek ki, majd asztalitenisz-mérkőzések következtek. A vetélkedő első három helyezett csapatát jutalomban részesítették.

KISMAMÁK TALÁLKOZÓJA

A debreceni körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága március 12-én kismamatalálkozót rendezett. Debrecen állomás nagyoktató termében. *B. Tóth Józsefné*, az üzemfőnökség nőbizottságának vezetője köszöntötte a megjelenteket, majd *Papp Sándor* üzemfőnök tájékoztatta a résztvevőket az idei bérfejlesztés mértékéről, valamint a munkakörülmények változásairól.

Ezek után a kismamákat tájékoztatták az üdülési lehetőségekről és a lakáshelyzetről, majd *dr. Pénzes Katalin* üzemorvos a helyes táplálkozásról tartott előadást.

HATÁRFORGALMI VERSENY

Somoskőújfalu és *Fülek* határállomások 1980. második félévi munkaversenyének értékelésére a közelmúltban Fülek állomáson került sor, amelyen megjelentek a budapesti területi szakszervezeti bizottság, a budapesti igazgatóság, a zólyomi aligazgatóság és a pozsonyi igazgatóság képviselői is.

A versenyt és egyben a vándorzászlót a füleki vasutasok nyerték.

A szorgalom záloga

Szakmunkás-bizonyítvány – soron kívül

Boldog ember *Szabados József* Szombathelyen. Az Utasellátó Vállalat 17-es számú üzemének fiatal felszolgálója az esedékes szakmunkásvizsga előtt több mint három hónappal kezébe kapta a segédlevelet. A szerény, illemtudó, nagy szakmai tudással rendelkező felszolgáló március 22-én, 23-án és 24-én a *Margitszigeti Thermál Szállóban* az országos tanulóversenyen szerzett jogot a segédlevélre.

Hazánk 12 legjobb pincér tanulója közül kilencen vívták ki maguknak ezt a kivételes előnyt. Szabados József egyetlen Utasellátós volt ebben a rangos mezőnyben. A zsüri legszebb és legszervezettebb munkájáért különdíjjal is jutalmazta.

— Mi ennek a sikernek a titka? — faggattam munkahelyén, ahol már szakmunkás beosztásban dolgozik.

— *1978-ban lettem tanuló az állomási étteremben.* — mondja. — *Érdekelt ez a szakma. Igyekeztem mindent megtanulni és azt a gyakorlatban alkalmazni. Rengeteget köszönhetek Benzlánovits Jánosnak, aki a tanulófelelősöm volt és Gampel László szakoktatónak.*

Szabados József tanulóideje alatt mindig élenjáró volt. Januárban a megyei versenyen elért eredménye adott jogot a budapesti elődöntőre, ahol az ország tizenkét legjobb felszolgáló tanulója közé sorolták. *Március elején, az Utasellátó Vállalat hagyományos országos tanulóversenyén a III. éves felszolgálók versenyét is megnyerte.*

Sz. Jakab

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 Lapkiadó Vállalat
1964 Bp. VII., Rákóczi út 54.
Telefon: 224—818
Felelős kiadó: dr. Jandek Géza
a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 215—11 859
81—1662. Sztkra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460—6000

HÍREK

— **Nyugdíjasok búcsúztatása.** A székesfehérvári körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága a vasutasok Vörösmarty Művelődési Házában ünnepséget rendezett 14 nyugdíjba vonult dolgozó tiszteletére. Átadták a szakszervezeti bizottság és a kollégák ajándékát. A mozdonyvezetők arany gyűrűt kaptak. Ezután vacsorán látták vendégül a több évtizedes szolgálat után nyugdíjba vonult vasutasokat és családtagjaikat.

— **Tavaszi nagytakarítás.** A hatvan—salgótarjáni vonal szolgálati helyeinek dolgozói április elején társadalmi munkában tavaszi nagytakarítást végeztek az állomások és őrhelyek környékén. Összegyűjtötték a vágányok közötti szemetet, kifestették, kimeszelték a szolgálati helyeket, várótermeket.

Tárlat a főnökségen

Munkásművészek alkotásaiból nyílt kiállítás április 14-én a MÁV Távközlési és Biztosítóberendezései Építési Főnökségen. Az amatőr szobrászok és festők a Vasutas Képzőművészeti Kör tagjai, amely több mint harmincéves fennállása alatt számos hazai és nemzetközi díjat nyert. A kiállítás április 24-ig lesz nyitva.

— **Kiállítás.** A Törekvés Művelődési Központban március 23-án nyílt meg Gomola József amatőr festőművész kiállítása. Gomola József egyik alapítója volt az 1948-ban alakult vasutas képzőművészeti körnek. Mostani kiállításán tájképeit láthatják az érdeklődők.

— **Tanácskozás.** A közelmúltban a tapolcai körzeti üzemfőnökségen rendezték a MÁV munkaügyi szakembereinek és ogászainak tanácskozását, amelyen megvitatták a MÁV 1981—1985. évi Kollektív Szerződésének tervezetét.

— **A rokkantakért.** A budapesti igazgatóság Dózsa György szocialista brigádja ezer forintot gyűjtött a vasutas rokkantak javára. A pénzt a MÁV Kórház baleseti utókezelő osztálya csekkszámlájára fizették be.

— **Kiránduló nyugdíjasok.** A nagykanizsai vasutasok Kodály Zoltán Művelődési Házának nyugdíjas klubja egynapos kirándulást szervezett Szombathelyre. Ott megtekintették a termelőszövetkezet virágkertészetét, majd megismerkedtek a város nevezetességeivel.

— **Vetélkedő.** A hatvani vasúti csomópont KISZ-bizottsága az űrhajózás 20. évfordulója alkalmából a közelmúltban „Az űrhajózás története" címmel vetélkedőt rendezett. A nagy érdeklődéssel kísért verseny győztesei jutalomban részesültek.

— **Előadás** A tapolcai Batsányi János Művelődési Ház nyugdíjas klubjában diafilmvetítéssel egybekötött előadást tartott a közelmúltban dr. Rédiger Béla, Kuba múltjáról és jelenéről.

— **Kitüntetés társadalmi munkáért.** Lökösháza határállomás szocialista brigádjai részére, április 4-e alkalmából a Békés megyei tanács által alapított „Település fejlesztő társadalmi munkáért" kitüntető érmet adományoztak. „Érdemes társadalmi munkás" kitüntetést öt vasutas kapott.

— **Mozgalomtörténeti vetélkedő.** A szolnoki vasútüzemi KISZ-bizottság a városi KISZ-bizottsággal és a csomóponti művelődési házzal közösen mozgalomtörténeti vetélkedőt rendezett a városi ifjúsági klubok és az üzemek KISZ-alapszervezeti részére. A két elődöntő után 12 csapat jutott a döntőbe. A történelmi és politikai ismereteket is igénylő izgalmas verseny első hat helyezett csapatát jutalomban részesítették.

Lakáscsere

Elcserélném szolnoki egy plusz két félszobás, összkomfortos, 62 négyzetméteres MÁV-bérlakásom budapesti MÁV- vagy tanácsi lakásra. Hármas csere is érdekel. Cím: Váry Ottó, Szolnok, Mátyás kir. u. 2. V/1. 5000. Telefon: 01/17-62, vagy 343-935.

Elcserélném budapesti háromszobás, 90 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat kisebb tanácsi lakásra. Telefon este: 261-392.

Elcserélném egy szoba komfortos, második emeleti lakásomat másfél vagy kétszobásra, lehetőleg vasutas dolgozóval. Érdeklődni lehet 8-tól 16 óráig a 172-669; 17-18, 23-11; 18 órától a 336-064-es telefonszámon. Liebhart.

Elcserélném másfél szoba összkomfortos, budai MÁV-bérlakásomat balatoni vagy más üdülőtelepi tanácsi lakásra, vagy kis kertes házra. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet reggel 10—12-ig, este 18—22-ig a 652-382-es telefonszámon.

Elcserélném szolnoki kétszobahallos, 65 négyzetméteres, gázfűtéses MÁV-bérlakásomat budapesti vagy környéki hasonló nagyságú MÁV- vagy tanácsi lakásra vasutas dolgozóval. Kertes ház is érdekel. Szebeniné: 61-60.

Elcserélném belvárosi, csendes, udvari, gázfűtéses, nagy kétszobahallos, személyzetis, összkomfortos, két bejáratú, telefonos, 90 négyzetméteres lakásomat két lakásra. Egy kétszobás, kis méretű, komfortos lakást a metró, a 70-es, 78-as troli vagy a 6-os villamos vonalán — ez lehet MÁV-bérlakás — és belterületen egy mini garzon tanácsi lakást kérek. Telefon: délelőtt 42-83, délután 110-323, Vadászné.

Elcserélném miskolci két szoba, plusz személyzeti szobás, gázfűtéses, telefonos, 74 négyzetméteres tanácsi lakásomat budapesti hasonlóra. Telefon: 34-817, Barna Zoltán.

Elcserélném Dunakeszi-Gyártelepen levő kis kertes, két szoba összkomfortos, gázfűtéses, nagyméretű MÁV-bérlakásomat másfél szoba komfortosra Budapest területén. Tanácsi vagy MÁV-bérlakás is érdekel. Érdeklődni lehet: Balázs Ferenc, Dunakeszi-Gyártelep, Állomás sétány 15. I. 4. Telefon: 82-84.

Elcserélném bajai 64,5 négyzetméter alapterületű két szoba komfortos, földszinti tanácsi bérlakásomat Budapest környékén hasonló, esetleg másfél szobás lakásra vasutas dolgozóval. Különálló kertes előnyben. Cím: Klinovszky József, Baja, Somogyi B. út 96. fszt. 2. 6503.

UTASELLÁTÓ

Utazását ugyan Önnek kell Terveznie, de A kényelméről már Színvonalas Ellátással mi gondoskodunk. Legyen vendégünk éttermeinkben, Látogassa büféinket, pavilonjainkat! Átvállaljuk utazási gondjait, Terített asztallal, sokféle szolgáltatással Olcsó árakkal várjuk!

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXV. ÉVFOLYAM, 9. SZÁM — ÁRA: 1,30 FORINT — 1981. MÁJUS 5.

KITÜNTETÉS ÁTADÁSI ÜNNEPSÉGEK

Az V. ötéves tervidőszakban folyamatosan elért kimagasló eredményei alapján, valamint az MSZMP XII. kongresszusa és hazánk felszabadulásának 35. évfordulója tiszteletére kibontakozott munkaversenyben kiemelkedő eredményt elért munkahelyek és szocialista brigádok a május elsejét megelőző napokban vették át a jó munka elismeréseként kapott különböző kitüntetéseket.

A szombathelyi járműjavító dolgozói kettős kitüntetésben részesültek. Sarlós István, az MSZMP Politikai Bizottságának tagja, a Hazafias Népfront Országos Tanácsának főtitkára nyújtotta át a párt kongresszusi zászlaját, Urbán Lajos államtitkár és Szemők Béla, a központi vezetőség titkára pedig a Minisztertanács és a SZOT Elnöksége Vörös Vándorzászlaját adta át az üzem vezetőinek.

A Minisztertanács és a SZOT Elnöksége Vörös Vándorzászlaját a debreceni körzeti üzemfőnökség vezetőinek Koszorús Ferenc, a vasutas-szakszervezet főtitkára és Gulyás János vezérigazgató-helyettes adta át.

A ferencvárosi vasúti csomópont vontatási főnökségének Baross Gábor motorszerelő brigádja az MSZMP KB kongresszusi oklevél kitüntetést kapta. A kitüntetést Horváth László, az MSZMP KB tagja, az Országos Tervhivatal elnökhelyettese adta át. A Munka Vörös Zászló Érdemrend kitüntetést a Parlamentben vette át a tapolcai üzemfőnökség Bánki Donát szocialista brigádja.

A kiváló címmel kitüntetett vasúti szolgálati helyek elismeréseit is ünnepélyes külsőségek között adták át:

A záhonyi üzemigazgatóságnak, dr. Rimóczi László szakosztályvezető és Kajcsa József, a vasutas-szakszervezet alelnöke; a miskolci vasúti csomópontnak Szabó Béla vezérigazgató-helyettes, és Volosinovszki János a vasutas-szakszervezet elnökségi tagja, a nagykanizsai üzemfőnökségnek Gulyás János vezérigazgatóhelyettes, és Gyócsi Jenő a vasutas-szakszervezet elnöke; a tapolcai üzemfőnökségnek Mester Alajos vezérigazgató-helyettes és Szemők Béla, a vasutas-szakszervezet titkára; a debreceni építési főnökségnek Pullai Árpád közlekedés- és postaügyi miniszter, és Feleki Pál, a vasutas-szakszervezet alelnöke; a budapesti TBÉF-nek Urbán Sándor szakosztályvezető, Kajcsa József a vasutas-szakszervezet alelnöke; Békéscsaba Üzemfőnökségnek Gulyás János vezérigazgató-helyettes, és dr. Veress László az elnökség tagja; a Székesfehérvár Üzemfőnökségnek Kiss Károly vasútigazgató és Kedves Ferencné elnökségi tag; a Bp. Nyugati csomópontnak dr. Tóth László a KPM Tervgazdálkodási főosztály vezetője és dr. Szabó Miklós elnökségi tag; a ferencvárosi csomópontnak Klézl Róbert közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettes, és dr. Szabó Miklós elnökségi tag; a gyöngyösi Kitérőgyártó üzemnek Kummer István szakosztályvezető és Keresztúri Ferenc elnökségi tag; a Landler Jenő Járműjavító Üzemnek Pullai Árpád közlekedési és postaügyi miniszter, és dr. Szabó Miklós elnökségi tag; a mátészalkai üzemfőnökségnek Deák Zoltán vasútigazgató-helyettes, és Volosinovszki János elnökségi tag; a Budapesti Építési Főnökségnek Csanádi József szakosztályvezető-helyettes és Dénes Sándor, a szervezési- és káderosztály vezetője, az elnökség tagja.

Az elnökség napirendjén az üdültetés

AZ IDÉN 35 EZER VASUTAS ÉS CSALÁDTAGJA ÜDÜLHET SZAKSZERVEZETI, ILLETVE VÁLLALATI BEUTALÓVAL

Április 16-án ülést tartott szakszervezetünk elnöksége. A napirendi pontok között szerepelt az üdültetés, a munkahelyi olimpia üzemi, csomóponti és területi rendezvényeinek lebonyolítását szabályozó egységes elvek meghatározása, az új alapszervezeti szervezeti rendszer működésének eddigi tapasztalatai, továbbá a Menetkedvezményi Egyezség új szabályai és annak végrehajtása, valamint a vasutas társadalombiztosítás 1980. évi mérlegbeszámolója.

Az elnökség első napirendi pontként vitatta meg és értékelte az elmúlt évi üdültetés eredményeit, és meghatározta az ezzel kapcsolatos idei főbb tennivalókat is.

Az elmúlt évi üdültetés tapasztalatait elemezve *megállapítható, hogy a főidényre szóló üdülési lehetőségek nem elégítették ki az igényeket, ugyanakkor az elő- és utószezonra érvényes beutalójegyek iránt mérsékelt érdeklődés volt.* Gondot okozott az is, hogy a szakszervezeti bizottságok többsége későn kapta meg az üdülőjegyeket. Nehezítették továbbá az üdültetési munkát az év közben végrehajtott szervezési változások, az üzemfőnökségek megalakulása. Ennek ellenére az üdültetés színvonala emelkedett. *Különösen kedvező visszhangot váltott ki a SZOT azon intézkedése, miszerint a szanatóriumi üdültetés elő- és utószezonjában a nyugdíjasok is beutalhatók.*

Az elmúlt esztendőben SZOT- és vállalati beutalóval, illetve a hétvégi üdülőkben 35 ezer vasutas üdülhetett a családtagokkal együtt. *1980-ban 338 üdülőjegyet (értéke 183 ezer forint) nem használtak fel.* SZOT- és vállalati üdültetésben 4974 gyermek részesült. A vállalati üdülők működtetésére a szakszervezet 31 millió 500 ezer forintot biztosított.

Az idén változás történt a SZOT-üdülőjegyek kezelésében. A jegyeket a vasutas-szakszervezet osztja el, és ezzel lehetővé vált az összehangoltabb vállalati és SZOT-üdültetés. *Ez a változás azonban nem jelent több beutalási lehetőséget!*

A vállalati üdültetésnél az idén még nagyobb előnyben részesülnek a nagycsaládosok. *Amíg 1980-ban 83, az idén már 119 üdülőjegyet biztosítanak részükre.* Felmérések alapján szakszervezetünk megállapította, hogy a főszezonra kéthetes időtartamú beutalókat igényelnek a dolgozók, míg az elő- és utószezonra csak egyheteset. Ennek alapján bevezetik az egyhetes üdüléseket is.

Az üdülési lehetőségek bővítésére — a beruházási korlátozások miatt — az idén sem kerülhet sor. *A korábban megkezdett agárdi üdülő építésének befejezése után turnusonként százzal növekszik majd a beutalhatók száma.* A színvonalasabb üdültetés érdekében ebben az évben is rendelkezésre áll majd a korszerűsítésekhez szükséges összeg. Az idén — az előző évhez hasonlóan — *35 ezer vasutas és családtagja üdülhet majd.*

A nyáron 3440 gyermek pihenhet Balatonkenesén, a kőszegi és a bodrogolaszi intézetekben, 196-an pedig külföldi csereüdülésben részesülnek. A *SZOT Szociálturisztikai Iroda* 1981-re 197 vasutasnak nyújtott üdülési lehetőséget a Szovjetunióba, Csehszlovákiába, Jugoszláviába, Olaszországba és Görögországba. A SZOT szervezésében összesen 241 szakmunkástanuló üdülhet. A vállalati üdültetés térítési összege megegyezik a SZOT üdültetésével.

Az elnökség az elmúlt évi üdülési munkáról szóló beszámolót és az 1981-re megfogalmazott feladatokat a határozati javaslattal együtt elfogadta. Ugyancsak elfogadta a bevezetőben említett napirendi pontok írásos beszámolóit.

Háttér az ünnepnapokhoz

Bár a hétköznapok az elmúlt hetekben sem teltek tétlenül, s ki-ki a maga — tényleges vagy képletes — munkapadja mellett tisztességgel tette a dolgát, mégis: az egymást követő ünnepnapokon mintha ízelítőt kaptunk volna a holnapból. Abból a holnapból, amely immár a küszöbhöz érkezett, s akár mának is mondható, hiszen az Elnöki Tanács április végén — 1981. július 1-i hatállyal — módosította a Munka Törvénykönyvét, *42 órában állapítva meg a heti munkaidőt.* Ismét gazdagodik tehát szociális vívmányaink tára — az esztendő második felétől mind több helyütt válik általánossá az ötnapos munkahét: növekszik a szabad idő, ily módon is tartalmasabbá válhat életünk.

Egyebek mellett az ötnapos munkahét bevezetésének előkészületeiről is szó esett a Szakszervezetek Országos Tanácsának április 17-i — a XXIV. kongresszust követő első — munkaülésén. A SZOT főtitkárhelyettese mondotta: *„az ötnapos munkahét bevezetése úgy valósuljon meg, hogy a gazdaság és a társadalom számára egyaránt eredményekkel és előnyökkel járjon".* Ehhez a feltételeket önerőből kell mindenütt megteremteni, s érdemes idézni, hogy eközben: „különösen nagy figyelmet kell fordítani a munkaidőalap veszteségeinek csökkentésére". Magyarán: most is miként más esetben ugyancsak, ama tartalékokat kell feltárni, amelyek csaknem valamennyiünk munkájában ott rejlenek. Az ötnapos munkahét bevezetésénél mi sem érvelhet jobban: *nem többet kell dolgoznunk, hanem ésszerűbben, hatékonyabban, szervezettebben.*

Minderről a SZOT ülésén nemcsak a munkarend módosítása kapcsán beszéltek. Az idei népgazdasági terv első negyedévi végrehajtásának tapasztalatait megvitatva elhangzott az is: *„az előző év fontosabb gazdasági irányzatai folytatódnak... Általános tapasztalat — amit a bizalmi testületi ülések is alátámasztottak —, hogy a dolgozók készek tartalmas, jó minőségű munkát végezni, vállalásaikat teljesíteni.* De ehhez szükséges, hogy a munka jobb szervezését, a folyamatos anyag- és alkatrészellátást, azaz a munkavégzéshez szükséges feltételeket a gazdasági vezetők következetesen teremtsék meg. Ezt nemcsak indokoltnak tartjuk, hanem céljaink eléréséhez alapvető feltételnek tekintjük".

Aki nem idegenkedik a statisztika ridegen szókimondó számaitól, s időnként betekint a KSH adataiba, a legfrissebb összegezésből is figyelmet érdemlő — kedvező jelenségeket nyugtázhat. Például azt, hogy az esztendő első két hónapjában — 1980 nyitányához képest — a szocialista ipar napi átlagos termelése 4,8 százalékkal növekedett. Eközben a foglalkoztatottak száma 2,2 százalékkal csökkent, mindebből következik, hogy a termelékenység — napi átlagban — 7,2 százalékkal javult. Becsülendő eredmény ez, amely továbblépést ígér. E számsor végén tettek állnak: *bizonyíték arra, hogy az emberek többsége képes és akar is értékesebben-jobban dolgozni.*

Ugyancsak a SZOT ülésén hangzott el: *meg kell felelni a változó követelményeknek.* Ez sem csupán a termékszerkezet unos-untig hallott megváltoztatására, a népgazdasági egyensúly megteremtésére vonatkozik — sok részfeladatnak is a korábbiaktól eltérő módon kell eleget tennünk. *Így a szocialista munkaverseny-mozgalmat is tovább kell fejleszteni, s alkalmasabbá tenni arra, hogy a leginkább időszerű feladatok teljesítéséhez igazodjék.* S ez tartalmi kérdés is. Az új értékek teremtése olykor új értékrendet kíván.

Túl immár a tavaszi ünnepeken — köztük a munka ünnepén — a munkáshétköznapokra tekintünk előre. A közelítő nyárra, amely nem csupán a Balaton hűsítő hullámait juttatja eszünkbe, hanem a meleg napok olykor bizony verejtékfakasztó tennivalóit. A földeken csakúgy, mint saját házunk táján: *a szállításnál.* Fegyelmezett munkával teremthetjük meg a feltételeit mindama további szociális vívmányoknak, amelyek az ötnapos munkahéttel rokoníthatók — és ünnepnapjainkat teszik az ünnepekhez méltóvá. Fogalmazhatunk úgy is: kiérdemeltté.

Munkásőröket köszöntöttek Szegeden

A munkásőrség megalakulásának 24. évfordulójáról emlékeztek meg azon a találkozón, amelyet a szegedi területi szakszervezeti bizottság és az MSZMP vasúti bizottsága rendezett a közelmúltban, az igazgatóság épületében. A szegedi csomóponton dolgozó munkásőröket *dr. Lugosi József,* a tszb titkára köszöntötte, majd *Megyik Ferenc* vasútigazgatóhelyettes és *Balogh József,* a pártbizottság titkára méltatta helytállásukat. *Mindketten hangsúlyozták, hogy a munkásőrök nemcsak a munkahelyen, hanem a testületben is élenjáró szerepet töltenek be.* A kiképzési feladatok maradéktalan teljesítésével, az őr- és ügyeleti szolgálat pontos ellátásával másoknak is példát mutatnak. Munkájukkal parancsnokaik is elégedettek. Az elmúlt öt évben szinte alig akadt olyan munkásőr, aki nem kapott volna kitüntetést vagy dicséretet.

A szegedi csomóponton jelenleg 36-an végeznek munkásőri feladatot, közülük hárman alapítótagok, tízen pedig közel két évtizede tagjai e fegyveres testületnek. Említést érdemel az is, hogy *a vasutas-munkásőrök közel egyharmada parancsnoki beosztásban teljesít szolgálatot.*

A baráti találkozó részvevői kötetlen beszélgetés során felelevenítették a munkásőri szolgálat egy-egy epizódját.

G. J.

A nyírbátori Sziklai brigádban a fiatalok követik az elődöket

Ha valaki Nyírbátor város történetével ismerkedik, bizony jó hétszáz évet vissza kell forgatni a történelem kerekén. Ugyanígy kell annak is tennie, aki a nyírbátori állomás történetét kutatja.

Debrecenben 1898-ban határozták el, hogy vasútvonalat építenek a civis város és Nyírbátor között. A magánkézben levő DNYBV elsősorban a világhírű *Bóni olajat* továbbította a szélrózsa minden irányába. Egészen 1948-ig ezt a nevet viselte, melyet csak az államosítás törölt le a sárga kocsik oldaláról.

Az állomást sem kerülték el a változások, de az biztos, hogy mindig olyan emberek dolgoztak ott, akik a haladás ügyét szolgálták. Így történt ez 1960-ban is. Az akkoriban bontakozó szocialista brigádmozgalom hamar „gyökeret eresztett" a dolgozók körében. Ennek az időszaknak első elismerő dokumentuma 1965-ből való. Ez a szolgálati hely vezetőjének, *Kiss Jánosnak* a tulajdonában van, aki forgalmi szolgálattevőként volt tagja a *„Sziklai Sándor"* szocialista brigádnak. Az alapító tagok közül találkozhatunk még a váltókezelői toronyban *Kiss Antallal,* az árupénztárban *Gurcsó Istvánnal* és az állomáson *Szarka Lászlóval.*

— Ők fejlesztették tovább a mozgalmat — kezdi a visszaemlékezést Gurcsó István kereskedelmi hivatalnok. — *Szarka László például ma is a hivatástudat, a munkaszeretet megtestesítője. Ha kell forgalmista, raktárnok, vagy árupénztáros. Sokáig az állomás szakszervezeti titkára is volt.*

1975-től új fejezet kezdődött a brigád életében. A változások, átszervezések következtében új tagok kerültek hozzájuk. Jelenleg a kollektíva tagjai: *Vadon Zoltán* brigádvezető, *Gurcsó István, Hadházi Sándor, Bányai Miklós, Kiss Antal, Szarka László, Verdes József* és *Zum János.*

Az elődök példáját követik a fiatalok is. Minden évben ott vannak a város legjobb kollektívái között. *Járdát építenek, parkot, iskolát takarítanak,* egyszóval közéleti tevékenységük példamutató.

Az elmúlt öt év eredményes volt a brigád számára.

A mindennapi munka mellett egyéni sikerek is születtek: többen szakvizsgát szereztek, tisztképzőt végeztek. A kollektívát a *MÁV Kiváló Brigádja* címmel tüntették ki.

Zsoldos Barnabás



Kecskeméten a Baromfifeldolgozó Vállalat iparvágányán hűtővagonba rakják az exportárut, a mélyhűtött pecsenyekacsát és csirkét

(Laczkó Ildikó felvétele)

NEMZETKÖZI ÉLET

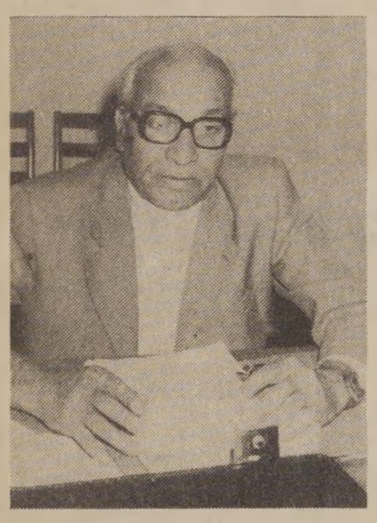
Harc a demokratikus jogokért, a békéért

Szakszervezetünk székházában tanácskoztak az UIS ágazati bizottságainak elnökei



A tanácskozás részvevői

A Közlekedési és Szállítási Szakszervezetek Nemzetközi Szövetsége ágazati bizottságainak elnökei, és a szövetség titkárságának tagjai április 22-én és 23-án szakszervezetünk központjában tanácskoztak. A kétnapos tanácskozás célja az 1981. októberében Damaszkuszban megrendezésre kerülő VIII. nemzetközi szak-



Debkumar Ganguli

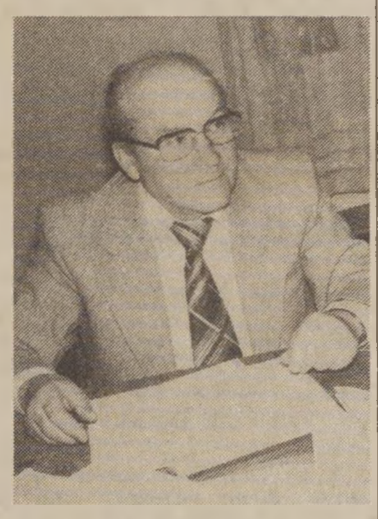
mai konferenciára való felkészülés, az ott elfogadásra kerülő követelések programtervezetének a megvitatása volt. A tanácskozás szünetében beszélgettünk *Debkumar Gangulival*, a nemzetközi szövetség főtitkárával és *Paul Brazey-vel*, a polgári repülés ágazati bizottságának elnökével.

— Köztudott, hogy a közlekedés és a szállítás minden ország gazdasági életének egyik alapvető eleme. A jelenlegi nemzetközi viszonyok között milyen feladatok hárulnak a Közlekedési és Szállítási Szakszervezetek Nemzetközi Szövetségére? — kérdezem Debkumar Ganguli főtitkártól.

— A legfontosabb teendőket a VIII. nemzetközi szakmai konferencián elfogadásra kerülő, úgynevezett követelések programja is tükrözi majd. Ennek tervezetét most készítjük, fogalmazzuk. *Úgy véljük, képesek leszünk egy világméretű mozgalom kibontakoztatására, amelynek lényege a monopóliumok, a kapitalizmus válságának következményei elleni küzdelem.* Egy összehangolt demokratikus szállítási, közlekedési politika megvalósulásáért harcolunk. Az új nemzetközi gazdasági rendért, a munkanélküliség megszüntetéséért, a demokratikus jogokért folytatott küzdelem azonban csak akkor lehet eredményes, ha a béke érdekében szót emelünk a fegyverkezési hajsza ellen is. Ilyen jellegű erőteljes mozgalom kibontakoztatása lesz többek között a célja a VIII. konferenciának is, amely — 90 ország képviselőinek jelenléte alapján — *igazi fóruma lehet a békéért, a leszerelésért, a szakszervezeti jogokért folytatott egyesített küzdelemnek* — mondotta Debkumar Ganguli.

— A VIII. nemzetközi szakmai konferencia jó lehetőséget kínál arra is, hogy a résztvevők tanulmányozzák és elemezzék valamennyi társadalmi és gazdasági rendszerbe tartozó ország közlekedési és szállítási szakszervezetei által folytatott harc tapasztalatait, eredményeit. Kibontakoztak-e már ennek körvonalai a polgári repülés dolgozóit képviselő szakszervezetekben? — kérdezem Paul Brazey-t, a francia polgári repülés szakszervezetének főtitkárát, a polgári repülés ágazati bizottságának elnökét.

— A szakmai konferencia valóban jó alkalom lesz arra, hogy megvonjuk a dolgozók eddigi harcainak mérlegét és kicseréljük tapasztalatainkat. *A mi ágazati bizottságunk elsősorban azt vizsgálja, hogy a kapitalizmus milyen mértékben használja fel a légi közlekedést a tőke megsokszorozására.* A legfontosabb tanulságokat már ismerjük. Követeléseink egyre élesebb ellen-



Paul Brazey

tétben vannak a kapitalista országok vezetőinek határozataival. A különböző légitársaságoknál szinte állandó jelenség a tömeges elbocsátás. A mi nemzetközi szövetségünknek ezért hihetetlenül nagy a szerepe, felelőssége, hiszen a dolgozók érdekeit kell képviselnünk. A konferencia előkészítése során céljainkat, követeléseinket világosan, egyértelműen fogalmazzuk meg. Ez a mostani, kétnapos tanácskozás jó alkalom volt az eddigi tapasztalatok elemzésére, a további harc programjának a kidolgozására — válaszolta Paul Brazey.

K. S.

Kitüntetések május 1. alkalmából

Május 1-e alkalmából április 29-én, szakszervezetünk székházában ünnepélyes külsőségek között adták át a szakszervezeti mozgalomban kifejtett eredményes munka elismeréseként a Szakszervezeti Munkáért kitüntetés arany, ezüst fokozatait, illetve az okleveleket.

Tolnai Ildikónak, a vasutas-szakszervezet titkárának ünnepi beszéde után Koszorús Ferenc főtitkár nyújtotta át a kitüntetéseket, elsőként egy kormánykitüntetést.

A Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa, dr. Bodor Ferencnének, a vasutas-szakszervezet pénzügyi és gazdasági osztálya csoportvezetőjének, nyugállományba vonulása alkalmából a Munka Érdemrend ezüst fokozata kitüntetést adományozta.

Május elseje, a munkásosztály ünnepe alkalmából több évi eredményes szakszervezeti munkájuk elismeréseként a Szakszervezetek Országos Tanácsa Elnöksége a

Szakszervezeti Munkáért arany fokozatát

adományozta: Antal Józsefnek, a Vasutasok Szakszervezete Miskolci Területi Szakszervezeti Bizottság politikai munkatársának; Abrahám Lajosnak, a szombathelyi vasútigazgatóság vont. oszt. ügyintézőjének, a területi szakszerv. biz. tagjának; dr. Balassa Miklósnak, a MÁV Közegészségügyi Int. igazgatóhelyettesének, a Vasúteü. Szolg. Szakszerv. Biz. tagjának, a közgazd. biz. vezetőjének; Bálint Lászlónénak, a Vasutasok Szakszervezete Kulturális és Művelődési Központ ügyintézőjének, Bernhardt Gyulának, az Utasellátó Váll. javítóműhelyi csop. vez.-nek, társadalmi szb-titkárnak, a vszb újítási felelősének; Bíró Lajosnak, a Bp. Ferencváros állomás szaksz. biz. függetlenített titkárának; Ceglédi Istvánnak, a miskolci vasútigazgatóság személyzeti csop. vez.-nek, a területi szakszerv. biz. szervezési és káderbiz. tagjának; Fekete Sándor nyugdíjasnak, a debreceni területi bizottság volt elnökének; Gerencsér Ferencnek, a Zalaegerszegi Körzeti Üzemfőn. mozdonylakatosának, a szakszerv. biz. társ. munkavéd. felügyelőjének; Goldgruber Pálnak, a Bp. Keleti csomópont üzemfőnökhelyettesének, a budapesti területi szakszerv. biz. közgazd. biz. tagjának; Harsányi Gézának, a Miskolci Vont. Főn. lakatos csop.-vezetőjének, az szb műszaki gazd. biz. tagjának; Himberger Józsefnénak, a Vasutasok Szakszervezete pénzügyi és gazdasági oszt. ügyintézőjének; Kasza Dezsőnek, a Kecskeméti Körzeti Üzemfőn. tmk-lakatosának, az szb. tagjának; Kis Istvánnak, a Vasutasok Szakszervezete szervezési és káderoszt. osztályvez.-helyettesének; Komódi Lajosnak, Hajdúszoboszló állomás váltókezelőjének, főbizalminak; Kristóf Ágnesnek, a GySEV Csorna állomás rendelkező forg. szolg.-tevőjének, a GySEV Ig. szakszerv. biz. munkavéd. biz. tagjának; Kvell Jánosnak, a Pécsi Körzeti Üzemfőn. tmk-csop. vez.-nek főbizalminak; dr. Lengyel Imrének, a MÁV Tervezőintézet osztályvezetőjének, a Közp. Hiv. és Int. szb. tagjának; Nagy Andrásnénak, a Szolnoki Körzeti Üzemfőn. pénztárosának, az szb. nőfelelősének; Nyemcsók Jánosnak, a Terézvárosi Pft. Főn. munkavezetőjének, társadalmi szb-titkárnak; Nyilasi Jánosnak, a MÁV Hídépítési Főn. lakatos csop.-vez.-nek, az szb társ. bizt. tanács elnökének; Ürdögh Jánosnak, a szegedi területi szakszerv. biz. üdültetési felelősének; Révay Sándornak, a Járműjavító Üzemek Szakszervezeti Bizottsága titkárának; dr. Sárga Lászlónak, a Vasutasok Szakszervezete Társ. Bizt. Osztály csoportvezető jogtanácsosának, az szb elnökének; Sikula Lászlónak, a Debreceni MÁV Építési Főn. függetlenített szb-titkárának; Szabó Sándornak, a Debreceni Járműjavító Üzem fényező csoportvez.-nek, kereskedelmi társadalmi ellenőrök vezetőjének; Szőke Józsefnének, a Békéscsabai Körzeti Üzemfőn. személypénztárosának, az szb propagandistájának; Szücs Györgynek, a Szolnoki Járműjavító Üzem osztályvezetőjének, szb-tagnak; özv. Tatár Jánosnénak, a pécsi önálló nyugdíjas csoport volt elnökének; Tóth Jánosnak, a Nagykanizsai Körzeti Üzemfőn. függetlenített szb-titkárának; Tóvizi Ferencnek, Záhony állomás vizsgáló főkalauzának, főbizalminak; Vágó Istvánnak, a Vasutasok Szakszervezete balatonkenesei gyermeküdülő vezetőjének; Zele Ferencnek, a miskolci vasútigazgatóság II. osztály vonalbiztosának, az szb társadalmi munkavédelmi felügyelőnek.

Szakszervezeti Munkáért ezüst fokozat

kitüntetésben részesült: Bedy István, a GySEV Igazgatóság csoportvez., a vszb gazd. biz. vezetője; Bognár Antalné, a MÁV Szombathelyi Szertárfőn. raktárkezelője, az szb számvizsg. biz. tagja; Csikány József, a MÁV Magasépítési Főn. vízvezeték-szerelője, az szb munkavédelmi felelőse; Csontos László, a dorogi vont. főn. művezetője, az szb társadalmi titkára; Csordás József, a szombathelyi területi szakszerv. biz. politikai munkatársa, munkavédelmi felügyelő; Dányi Pálné, a Békéscsabai Művelődési Ház vezetője; dr. Demjén Vilmos, a MÁV Tüdőgyógyintézet osztályvez. főorvosa, a Vasutas Orvosetikai Bizottság volt elnöke; Fodor Sándor, a Miskolc-Tiszai pu. vizsgáló főkalauza, szb-elnök; Galamb Zoltán, a Debreceni Járműjavító Üzem pénzügyi előadója, főbizalmi; Galambosi Lajos, a Záhonyi GRF esztergályosa, bizalmi, az szb segélyezési albiz. vez.; Gombos Istvánné, az Utasellátó Vállalat cukrásza, főbizalmi, az szb elnöke; Hajdú Antal, nyugdíjas, a budapesti területi szakszerv. biz. üdültetési munkabiz. vezetője; Harcos Ferenc, a MÁV Dombóvári Osztószertár Főn. raktárvez., az szb gazdasági felelőse; Karádi Lászlóné, a Szombathelyi TBÉF műszaki szerkesztője, a területi szakszerv. biz. nőbizottságának vez.; Kardos László, a BVKH csop. vez., az szb tagja, a Központi Hiv. és Int. szb számvizsg. biz. tagja; Kaszala Sándor, a Magyar Vasutas munkatársa; Katona Ignácz, a Nyíregyháza Pft. Főn. vágánygépkocsi-vezetője, az szb. tagja, munkavédelmi felügyelő; Kecskés Gusztávné, az Utasellátó Vállalat 41. sz. Húsüzem lerakatvez. helyettese, az szb tagja, nőfelelős; Király László, a Nyíregyháza Körzeti Üzem főn. dízellakatosa, bizalmi; Korontos Miklós, a Dombóvári Üzemfőn. mozdonyvezetője, bizalmi; Kovács Kálmán, a Debreceni BFF. építésvezetője, a területi szakszerv. biz. sportbizottság tagja, az szb sportfelelőse; Lakó Lászlóné, a Szeged-Rókus BFF. vszt ügyintézője, az szb tagja; Margit Józsefné, a Vasutasok Szakszervezete közgazd. és szociálpol. oszt. politikai munkatársa, az szb szociálpolitikai felelőse; Marosi Béla, a Vasutasok Szakszervezete munka- és környezetvédelmi oszt. politikai munkatársa, az szb tagja, bizalmi; Mezei Ferenc, a Kazincbarcika Üzemfőn. átmeneti pénztárosa, az szb gazdasági biz. tagja; Németh Jenő, a Sopron Pft. Főn. vonalkezelője, az szb gazdasági felelőse; Oláh László, a Szolnok Járműjav. Üzem tűzikovácsa, az szb tagja, sportbiz. vez.; Orbán János, a MÁV székesfehérvári Szertárfőn. targoncavez., az szb társadalmi titkára; Ottlakán Mihály, a Békéscsaba Körzeti Üzemfőn. vonatvezetője, bizalmi; Palásti József, a Vasutasok Szakszervezete közgazd. és szociálpol. oszt. politikai munkatársa; Papp Jánosné, a Bp. Nyugati Szertárfőn. raktárvezetője, az szb társadalmi titkára; Pálmai Ödön, a Pécsi BFF. műszerésze, főbizalmi; Pipcsák Ferencné, a záhonyi területi szakszerv. bizottság adminisztrátora; Pozsás Rókus, a Szentesi Körzeti Üzemfőn. körzeti áruirányítója, az szb tagja; Somogyi Júlia, nyugdíjas, a Vasutasok Szakszervezete szervezési és káderoszt. részfoglalkozású munkatársa; Szatmári József, az építési főnökségek szakszerv. biz. politikai munkatársa, bizalmi; Tarcsa József, a Szolnoki Pft. Főn. munka- és időelemzője, főbizalmi, az szb elnöke; Tóth Szilárd, a Szombathelyi Járműjavító Üzem rendszerszervezője, az szb tagja; Tóth Tibor, a MÁV Ügykez. és Gazd. Hiv. kárpitosa, az szb TT felelőse; Urbán Ferenc, a pécsi vasútigazgatóság ügyintézője, a területi szakszerv. biz. gazdasági biz. vezetője; Varga Andorné, a Szolnoki MÁV Kórház röntgenasszisztense, az szb TT felelőse, a Vasutasok Szakszervezete központi vezetőség tagja; Váradi Gábor, a Bp. Ferencváros állomás térfelvigyázója, főbizalmi; Váradi Lajosné, a Miskolci Területi Egészségügyi Központ hivatalsegédje, bizalmi; Végh Gyula, a Rákosrendező pu. oktatótisztje az szb tagja.

A Szakszervezeti Munkáért oklevél kitüntetésben 259-en részesültek.

Meghívott előadókkal

Vezető propagandisták felkészítése



Hernádi István, a miskolci vasútigazgatóság vezetője üdvözli a résztvevőket

A miskolci területi szakszervezeti bizottság és a vasútüzemi pártbizottság összevont felkészítő oktatást tartott a közelmúltban a *Vörösmarty Művelődési Házban* a vezető propagandisták részére. Megjelent az oktatáson és előadást tartott *dr. Fodor László*, az MSZMP Központi Bizottságának osztályvezető helyettese, *Fábián Ferenc*, a Magyar Újságírók Országos Szövetségének főtitkárhelyettese és *Hernádi István* vasútigazgató.

A mintegy kétszáz propagandista tájékoztatót hallhatott az időszerű kül- és belpolitikai eseményekről, a vasút gazdaságpolitikájáról, az SZKP XXVI. kongresszusáról, pártunk Központi Bizottságának márciusi üléséről és Lengyelország politikai-gazdasági helyzetéről.

A vasutas rokkantakért

A terézvárosi pályafenntartási főnökség *Csanády György* műszaki szocialista brigádja az elmúlt évi munka alapján bronz fokozatú elismerésben részesült. A brigád tagjai rendkívüli értekezleten határozták el, hogy az elismerésért járó négyezer forintot — a rokkantak éve alkalmából — befizetik a MÁV Kórház baleseti utókezelő osztálya erre a célra nyitott csekkszámlájára.

Népszava-kiállítás Szegeden

A Népszava munkásmozgalmi szerepét és múltját bemutató kiállítás nyílt április 15-én Szegeden, az állomás kultúrvárótermében. A kiállítást *dr. Lugosi József*, a területi szakszervezeti bizottság titkára nyitotta meg. A kiállítást a vasutasokon kívül többszáz utas is megtekintette.

A dolgozók érdekvédelmében

A Szovjetunióban a munkaügyi jogsegélyszolgálatot 1977. januárjában hozták létre az ágazati szakszervezetek központi bizottságai mellett, valamint a Szovjetunió köztársasági, megyei és területi szakszervezeti tanácsainak keretében. Alkalmazásukban összesen mintegy ezer hivatásos felügyelő dolgozik. A szakszervezeti szervek nevezik ki őket és függetlenek a vállalat vezetőségétől. A felügyelők felsőfokú jogi végzettséggel és minimum hároméves jogi gyakorlattal rendelkeznek.

— Milyen kérdésekben illetékesek?

— *A vállalat és a dolgozók közötti munkaügyi szerződések betartásának ellenőrzésében, például olyan kérdésekben is, mint a felvétel, áthelyezés, elbocsátás, bérezés, a munka és a szabadidő rendje, stb.* — válaszolta az újságíró kérdésére *Vaszilij Klepcov*, a Szovjet Szakszervezetek Központi Tanácsa jogi osztályának a vezetője.

— Milyen hatásköre van a felügyelőnek?

— Minden akadály nélkül hozzáférhet az ellenőrzéshez szükséges bármely dokumentumhoz (utasításokhoz, jegyzőkönyvekhez), *jogosult megbírságolni a törvénysértőket.* Utasításai kötelező érvényűek a vállalatvezetés számára.

— A felügyelőnek nyilván vannak kötelességei is?

— Természetesen. *A legfontosabb a dolgozók érdekvédelme.* Egy másik feladat a jogi ismeretek népszerűsítése. Ehhez felhasználjuk a sajtót, a rádiót és a televíziót is.

Az ukrajnai szakszervezeti jogsegélyszolgálatok például előadásokat, csoportos megbeszéléseket szerveznek ügyészek, bírák, gazdasági vezetők, társadalmi jogi felügyelők részvételével. Ők a hivatásos felügyelők önkéntes segítőtársai — a legtapasztaltabb munkások, kolhoztagok, mérnökök, alkalmazottak, akik a munkaügyi törvények betartásának ellenőrzését közvetlenül a munkahelyükön gyakorolják. Ugyanolyan jogokkal rendelkeznek, mint a jogsegélyszolgálat hivatásos alkalmazottai, kivéve a pénzbüntetések kiszabását. Jellemző, hogy maguk a társadalmi felügyelők saját feladatukat jóval tágabban értelmezik: *nemcsak feltárják a hibákat és szabálysértéseket, hanem a jogi normák, előírások, törvények korszerűsítésére is javaslatot tesznek, elősegítik a társadalmi ellenőrzés kiszélesítését.*

Így őrködik a dolgozók érdekei és jogai felett, a szovjet állami felügyeleti és ellenőrző szervekkel karöltve, a szakszervezeti jogsegélyszolgálat.

Albert Krilov
(APN)

Versmondóverseny Siófokon

A siófoki MÁV üzemi művelődési bizottság az idén harmadszor rendezte meg a pécsi igazgatóság területén dolgozó versmondók *„József Attila"* szavalóversenyét. A döntőre április 14-én került sor a Dél-Balatoni Kulturális Központ színháztermében. A zsüriben *Fodor András* kétszeres József Attila-díjas költő és műfordító elnökölt, helyet foglalt még *Mészáros András*, a pécsi igazgatóság vezetője; *Halmai Árpád*, a pécsi területi szakszervezeti bizottság titkára; *Bíró Sándor*, az ÜMB társelnöke.

A döntő első felében a kötelező József Attila-verset, a második részben egy szabadon választott költő versét mondták a versenyzők. A tizenhat szavaló közül első helyezést ért el *Baranyáné Bús Ágnes* Siófok állomás, 161 ponttal, második *Klencz Tiborné* Pécs-Külváros állomás, 157 ponttal, harmadik *Mátyás László* Nagykanizsa vontatási főnökség, 147 ponttal, negyedik *Surányi László* Nagykanizsa állomás, 137 ponttal. Valamennyi versenyző oklevelet, a helyezettek pénz-, a többiek tárgyjutalmat kaptak.

Számvetés a végzett munkáról

Szegeden 21 KISZ-alapszervezetben 630 fiatal vasutas tevékenykedik

A szegedi vasútüzemi KISZ-bizottság március 20-án tartotta küldöttértekezletét Szegeden, a MÁV nevelőotthonban. Szó volt az 1980—81-es mozgalmi évben elért eredményekről, az ifjúsági mozgalomban elfoglalt helyükről. Szegeden 21 alapszervezetben 630 fiatal tevékenykedik; *taglétszámukat és szervezettségüket tekintve a város egyik legnagyobb és legjobban szervezett üzemi KISZ-bizottsága az övék.* Ez azért is jelentős, mert tagjaik 18 gazdasági egységnél dolgoznak, többségük forduló szolgálatban. Javaslatukra 33 fiatalt vettek fel a párt tagjai sorába.

A szegedi fiatalok 72 százaléka szocialista, illetve ifjúsági szocialista brigádban dolgozik. Tovább folytatták az általuk megkezdett védnökségi munkát, amelyből a BFF fiataljainak fénysorompós védnöksége emelkedett ki, az idén pedig a számítástechnikai üzemben dolgozók vállaltak KISZ-védnökséget. Eredményes munkát végeztek az FMKT keretében, is, a kulturált utazásért mozgalom országos versenyében pedig — a legutóbbi értékelés szerint — a második helyen végeztek.

Említést érdemel, hogy kommunista műszakot szerveztek az árvízkárosultak megsegítésére, s a munkájukért járó csaknem százezer forintot fizettek be a károsultak egyszámlájára, a vontatási telepen pedig több mint kétezer óra társadalmi munkával kispályás labdarúgópályát alakítottak ki.

A szegedi fiatalok küldöttértekezletén megválasztották az új KISZ-bizottságot, amelynek titkára *Borbély József*, a számítástechnikai üzem műszerésze lett.

G. J.

Öt évre szóló program

Klubnap nyugdíjasoknak

Április 13-án a budapesti vasútigazgatóság kistanácstermében rendezte meg második összejövetelét a Vasutasok Szakszervezete Budapesti Területi Szakszervezeti Bizottságához tartozó veterán klub amely a múlt év december 15-én alakult a Ferencvárosi Vasutas Dolgozók Művelődési Házában.

Az április 13-i összejövetelen megjelent *Koszorus Ferenc*, a Vasutasok Szakszervezete főtitkára, *Kajcsa József*, a szakszervezet alelnöke és *dr. Szabó Miklós*, a területi szakszervezeti bizottság titkára, aki meleg szavakkal köszöntötte a megjelenteket.

A klubnapon *Koszorus Ferenc* főtitkár tartott tájékoztatót a szakszervezeti mozgalom-, s ezen belül a Vasutasok Szakszervezete helyzetéről és az aktuális feladatokról. A főtitkár két témát — az érdekvédelmet és a rétegpolitikai feladatokat — emelte ki. Részletesen foglalkozott a vasutas nyugdíjasok helyzetével, gondjaival. Felhívta a figyelmet, hogy az eddigieknél is többet kell foglalkozni a nyugdíjas vasutasok életkörülményeinek, sorsának alakulásával. Ennek érdekében formálja át a Vasutasok Szakszervezete a nyugdíjas alapszervezetek szervezeti rendszerét.

A főtitkár üdvözölte a veterán klub megalakulását, amely arra is hivatott lesz, hogy elsősorban a klub tagjainak a nyugdíjas alapszervezetekben végzett munkája alapján — elősegítse a volt és a jelenlegi tisztségviselők, vezetők közelebb kerülését egymáshoz, továbbá segítse a nyugdíjas vasutasok megnyerését arra, hogy közreműködjenek a nyugdíjas életre való előkészítés fontos feladatában.

A tájékoztató után *dr. Gróf József*, az ideiglenes intéző bizottság elnöke ismertette a klub 1981—85-ös időszakra készült programtervezetét, melyet módosításokkal elfogadta a klub tagsága.

A hangulatos összejövetelt baráti beszélgetés követte, melyen a klub elnöksége megállapodott abban, hogy ezentúl minden páros hónap első szerdáján vezetőségi megbeszélést tart a Ferencvárosi Vasutas Dolgozók Művelődési Házában.

Szakmai-politikai vetélkedő a budapesti építési főnökségen

A MÁV Budapesti Építési Főnökségén az idén is megrendezték a *Ki minek mestere?* és a *Ki minek szakértője* szakmai-politikai vetélkedőt, amelyen 26 fiatal vett részt. (14 szakmunkás és 12 technikus, illetve mérnök.)

A 14 szakmunkásból ketten első, hárman második és hárman harmadik helyezést értek el. A technikusok, mérnökök is sikeresen versenyeztek. Szakdolgozataik többségét a főnökség a gyakorlatban is alkalmazza majd. A zsüri négy szakdolgozatot az *Alkotó ifjúság* pályázaton való részvételre javasolt.

A TOJÁSPATKOLÓ



Sturovo határállomás MÁV képviseletén teljesít szolgálatot Kuris Lajos műszaki túrvezető. Szabad idejében nem mindennapi hobbinak hódol. Tojásokat patkol. A képen látható tyúktojásra például 29 rézpatkót vert fel, 360 szeggel. A lúdtojásokból szemet gyönyörködtető kelyheket készít. Kuris Lajos tojáspatkoló művészetének híre már határainkon túlra is eljutott.

Kép és szöveg: Sziva Zoltán

Hetvenöt éves

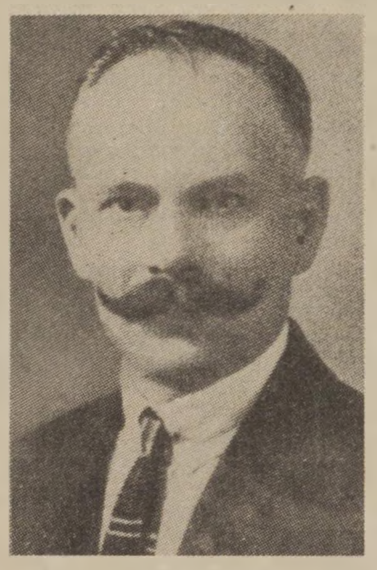
a Vasúti Munkások Országos Szövetsége

Emlékezés Pászty Károlyra, a vasutasmunkás-mozgalom nagy egyéniségére

A Vasúti Munkások Országos Szövetsége 1906. május 6-i alakuló közgyűlése proklamálta hazánkban az első vasutas-szakszervezet megalakulását, és megválasztotta annak központi vezetőségét. A szövetség titkárává Pászty Károlyt, a Keleti Műszaki Kocsihivatal műhelyének bádogosmunkását választották meg. Ebben a tisztségében megerősítette őt a szövetség 1907. és az 1908. évi közgyűlése is.

A Vasúti Munkások Országos Szövetsége megalakulásának 75. évfordulóján megtisztelő kötelességünk emlékezni a vasutas munkásmozgalom e kiemelkedő egyéniségére.

A szövetség vezérkarában



Pászty Károly

Pászty Károly az Erdély határán fekvő Margittán (Bihar megye) született 1872. november 6-án. Bádogos szakmát tanult. Már ifjúmunkás korában kapcsolatba került a munkásmozgalommal, amelynek 1948. május 8-án bekövetkezett haláláig hűséges és hat évtizeden át tevékeny tagja maradt. Még tizenhét éves sem volt, amikor a békésgyulai munkásképző egylet vezetőségi tagjává választották. 1891—1892-ben *Pásztón* munkásképző egylet megalakításán, *Salgótarjánban* pedig a bányamunkások megszervezésén fáradozott. 1892-ben vállalt munkát a MÁV Keleti Műszaki Kocsihivatal műhelyében. 1896-tól 1904-ig a budapesti bádogossegédek betegsegélyező egyletének vezetőségi tagja volt.

Egyik kezdeményezője és előharcosa a szociáldemokrata vasutasmozgalomnak. 1904. április 15-től munkatársa a *Magyar Vasutasnak*, „a magyarországi vasúti munkások érdekeit képviselő közlöny"-nek. Az osztályharcos alapon szervezkedő vasúti munkások először a MÁV Alkalmazottak Fogyasztási Szövetkezete (a Konzum) 1905. évi közgyűlésén mérték össze erejüket nyilvánosan a MÁV Igazgatósággal. Pászty Károlynak nem kis szerepe volt abban, hogy ez az összecsapás az osztálytudatos munkások látványos győzelmével végződött. Az április 16-án tartott közgyűlés a szervezett vasutasok indítványát *„egyhangúsággal határos szótöbbséggel elfogadta"*, s imponáló többséggel választotta be jelöltjeiket a Konzum igazgatóságába, és a felügyelő bizottságba. Pászty Károly ekkor a felügyelő bizottság rendes tagja lett.

Az osztálytudatos vasúti munkások egy évtizedes áldozatokat követelő, lelkes és önzetlen küzdelemmel érték el, hogy a kereskedelemügyi miniszter 1905 őszén — a kormányzati válság elmélyülése idején — megígérte a Vasúti Munkások Országos Szövetsége alapszabályainak jóváhagyását. Pászty Károlyt — aki aktívan részt vett az alapszabály-tervezet kidolgozásában — beválasztották a 14 tagú előkészítő bizottságba. A szövetség alakuló kongresszusán ő tett jelentést az előkészítő bizottság tevékenységéről. A feladatok nagyságát érzékelteti a közgyűlési küldöttek megválasztása is. Az 5487 vidéki tag képviseletében 116 küldött jelent meg a közgyűlésen, a 2943 budapesti tagot 87 küldött képviselte. *A kongresszus Pászty Károlyt a szövetség titkárává választotta.*

A vasutas-szakszervezet megalakítására és helyi csoportjainak megszervezésére olyan időben került sor, amikor a kormányzat a hatalmi-politikai eszközök egész sorát vette igénybe a munkásmozgalom ellen, amikor már megkezdődött a munkásszervezetek elleni hajsza. *A kereskedelemügyi miniszter és a MÁV Igazgatóság, bár szerette volna, nem tilthatta be azonnal a vasutasszakszervezetet.* 1906 a magyarországi munkásmozgalom fellendülésének éve volt. A szakszervezetek lendületes fejlődése, a munkásság megnövekedett aktivitása kedvező feltételeket teremtett a bérek emeléséért, a munkaidő csökkentéséért és a munkafeltételek javításáért vívott harchoz. A gazdasági harcok viszont egybefonódtak a szervezetek védelméért és megerősítéséért folyó küzdelemmel.

Az illegális vasutasmozgalomban

A Vasúti Munkások Országos Szövetsége ekkor még sikerrel verte vissza a támadásokat és biztosította szervezeteinek kiépítését és megerősödését. *1906 végére a vasutas munkásszövetség Magyarország negyedik legnagyobb taglétszámú szakszervezete lett.* A szövetség eredményesen harcolt a vasúti munkások szellemi és anyagi érdekeinek megóvása, a munka- és szolgálati feltételeinek javítása érdekében. Tevékenysége következtében a vasúti munkások egyre aktívabban kapcsolódtak be a magyarországi munkásság egységes szocialista mozgalmába, és vettek részt a szociáldemokrata párt fő politikai követeléséért, az általános, titkos választójogért folytatott harcában.

Az első vasutas-szakszervezetnek megalakulása pillanatától harcolnia kellett fennmaradásáért. Az 1907-es év azzal kezdődött, hogy január 16-án *a MÁV Igazgatóság a szövetség titkárát, Pászty Károlyt kizárta a szabadjegykedvezményből,* *„mert nevezett a kért szabadjegyeket agitációnális célokra használta"*. Folytatódott a helyi csoportok vezetőinek és aktivistáinak fokozott üldözésével. A büntetésből történő áthelyezések, felfüggesztések, elbocsátások napirenden voltak. Míg végül *a kereskedelemügyi miniszter 1908. október 14-én felfüggesztette, november 9-én pedig feloszlatta a Vasúti Munkások Országos Szövetségét.* A MÁV vezetői ekkor még megelégedtek azzal, hogy meghosszabbították Pászty Károly kizárását a szabadjegykedvezményből, s nem ragaszkodtak elbocsátásához.

Az első vasutas-szakszervezet feloszlatását követően *a kereskedelemügyi miniszter rendeletben tiltotta meg, hogy vasúti alkalmazottak tagjai legyenek a legálisan működő szociáldemokrata pártnak és szabadszervezetszerűen szervezkedjenek.* Ez a vasutasokkal szemben alkalmazott megkülönböztetett politikai jogfosztás egyedülálló a dualizmuskori Magyarországon, de a kormány ezzel sem tudta a küzdelem feladására kényszeríteni az osztálytudatos vasutasokat. A félig legális, szabadszervezetszerű szervezkedés lehetetlenné tétele már ekkor illegális munkára kényszerítette a helyzetük javításáért és osztályuk felszabadításáért harcoló vasúti munkásokat.

Pászty Károly aktív részt vállalt az illegális vasutasszervezet munkájában, és mint a MÁV Alkalmazottak Fogyasztási Szövetkezetének igazgatósági tagja, gondoskodott a szervezkedés anyagi feltételeinek előteremtéséről is. *A MÁV Igazgatóság 1910 nyarán ezért tartotta szükségesnek Pászty Károly eltávolítását Budapestről. Ősszel áthelyezték a MÁV* [illegible] *vasutasok áldozatkészség tekintetében a 11. helyen állanak a 44 szakma között."*

1925-ben tagja lett a főváros törvényhatósági bizottságának. Mint városatya tagja a főváros autóbuszüzemét és a siklót ellenőrző közlekedési bizottságnak, beválasztották a temetőügyi és az ásványvízüzemi bizottságba is. *Évtizedeken keresztül munkatársa a Népszavának*, több agitációs brosúra szerzője. Kezdeményezésére s szerkesztésében jelent meg a 160 oldal terjedelmű *1926. évi Vasutas zsebnaptár*, amely fontos információkat és aktuális agitációs írásokat tartalmazott. 1929-től a *Házfelügyelő* című „társadalomtudományi és gazdasági folyóirat"-ot szerkesztette.

Az ellenforradalom évtizedei

Az első munkáshatalom leverését követően továbbra is részt vett annak a harcnak az irányításában, amelyet a vasúti munkások folytattak a szervezkedési szabadságért és a korábban kiharcolt vívmányok védelméért. A vasutasmozgalom egyik függetlenített titkára, s a Magyar Vasutas betiltásáig (1921 szeptemberéig) a lap munkatársa. Az 1921. március 1-től július 4-ig — a *Bethlen—Peyer*-paktumban engedélyezett — *Vasutas* címmel megjelenő „szociáldemokrata vasutasok lapjá"-nak pedig felelős szerkesztője volt.

A Tanácsköztársaság bukása után részt vett a Magyarországi Szociáldemokrata Párt újjászervezésében. 1919 októberétől a főváros VII. közigazgatási kerületében levő XIII. választói kerület pártszervezetének elnöke volt. Pászty Károly az 1920-as évek elején nem tartozott a szociáldemokrata párt baloldali ellenzékéhez, az 1924-es pártkongresszuson mégis szenvedélyesen utasította vissza Peyer Károlynak a vasutasokat támadó felszólalását. *„Tessék megnézni azokat a szakmákat* — mondotta —, *amelyek kimutatják, hogy melyik szakmához tartozó munkásrétegek mekkora összeggel járultak a pártfönntartás költségeihez 1923-ban, és akkor azt fogják találni elvtársaim, hogy az a munkáskategória, amelynek nem lehet egy szakmai értekezletet sem tartani, . . . a párthoz nem tartozónak deklarált vasutasok áldozatkészség tekintetében a 11. helyen állanak a 44 szakma között."*

1925-ben tagja lett a főváros törvényhatósági bizottságának. Mint városatya tagja a főváros autóbuszüzemét és a siklót ellenőrző közlekedési bizottságnak, beválasztották a temetőügyi és az ásványvízüzemi bizottságba is. *Évtizedeken keresztül munkatársa a Népszavának*, több agitációs brosúra szerzője. Kezdeményezésére s szerkesztésében jelent meg a 160 oldal terjedelmű *1926. évi Vasutas zsebnaptár*, amely fontos információkat és aktuális agitációs írásokat tartalmazott. 1929-től a *Házfelügyelő* című „társadalomtudományi és gazdasági folyóirat"-ot szerkesztette.

Fiatalos lendülettel

1945-ben a Magyar Kommunista Párt soraiban folytatta több mint fél évszázados mozgalmi tevékenységét. Haladott kora ellenére fiatalos lendülettel vett részt a szakszervezet megalakításában. *A Magyar Vasutasok és Hajósok Országos Szabad Szakszervezete 1945. november 25-i, első kongresszusán a szakszervezet I. alelnökévé választották és reá bízták a nyugdíjas szakosztály vezetését.* Személye szinte jelképe annak a kapocsnak, amely a Vasúti Munkások Országos Szövetségét — mint haladó örökséget — a Vasutasok Szakszervezetével összeköti.

Pászty Károly tudta, mit jelent a sajtó a mozgalom szempontjából. Ezért szorgalmazta a *Szabad Vasutasok és Hajósok Lapjának* megjelentetését. 1945 decemberétől — az első számtól — 1947 novemberéig ő a lap felelős kiadója. Már az első számban cikket írt, de írásai nem hiányoznak a többi lapszámból sem. Az utolsó 1948. február 15-én jelent meg. *„A nyugdíjasok fokozottabb küzdelme az élettel"* című cikk *„a munkából becsülettel kiöregedett vasutasok"* érdekében emelt szót, mert „nem találunk olyan nyugdíjast, aki az őt megillető nyugdíjból a legalacsonyabb fokra csökkentett igényét ki tudná elégíteni".

Pászty Károly korát meghazudtoló frisseséggel járta az országot, hogy élettapasztalatait, tudását, emberségét átplántálja a szakszervezet új tagjaiba. Elnökölt a szakszervezet központi vezetőségének ülésein, szónokolt a nyugdíjas nagygyűléseken, gyakran felszólalt a területi bizottságok titkári értekezletein, s a szakszolgálatok üzemi bizottságai elnökeinek országos értekezletein. Részt vett számos helyi csoport taggyűlésén.

A közvetlen napi feladatok végzése mellett különösen fontosnak tartotta, hogy megismertesse a fiatalokkal a magyar vasutas munkásmozgalom történetét. Az *Istvántelki Főműhely* (ma: Landler Jenő Járműjavító Üzem) bizalmiférfiainak tanfolyamán, 1946. március 21-én tartott előadásában mondotta: *„Sűrűn halljuk azt a megállapítást, hogy a magyar vasutasság nem élt szakszervezeti életet, nincs szakszervezeti múltja. Ezekkel a tájékozatlanságból eredő megállapításokkal szemben a valóság az, hogy a munkásság gazdasági küzdelmének során kevés dolgozó társadalmi réteggel találkozhatunk, amelynek olyan hős múltja volna, mint amilyen a magyar vasutasoké, akik oly válogatott üldözéseket szenvedtek volna el, mint éppen a magyar vasutasok."*

A Vasúti Tisztképző Tanfolyam hallgatói részére az 1945/46. és az 1946/47. oktatási évben előadássorozatot tartott a vasutas munkásmozgalom történetéről.

A szakszervezet 1947. decemberi II. kongresszusán újra megválasztották alelnöknek. Haláláig aktív szakszervezeti munkás maradt. *1948. május 8-án, 76 éves korában dobbant szíve utoljára.* A Magyar Vasutasok és Hajósok Országos Szabad Szakszervezete saját halottjaként temette el a vasutas munkásmozgalom e jeles egyéniségét.

Gadanecz Béla

A műemlékekkel ismerkedtek

Kanizsai vasutasok Pozsonyban

A nagykanizsai körzeti üzemfőnökség szocialista brigádjai részére két napos kirándulást szervezett *Pozsonyba* a Kodály Zoltán Művelődési Ház. A kiránduláson részt vett 53 vasutas az első napon megtekintette a pozsonyi várat, az óramúzeumot és a második világháborúban hősi halált halt katonák emlékművét.

A csoport másnap *Kassára* utazott. Közben megálltak *Zólyom váránál*, és *Krasznahorkán*, ahol Andrási gróf mauzóleumát nézték meg. Délután Kassa nevezetességeivel ismerkedtek.

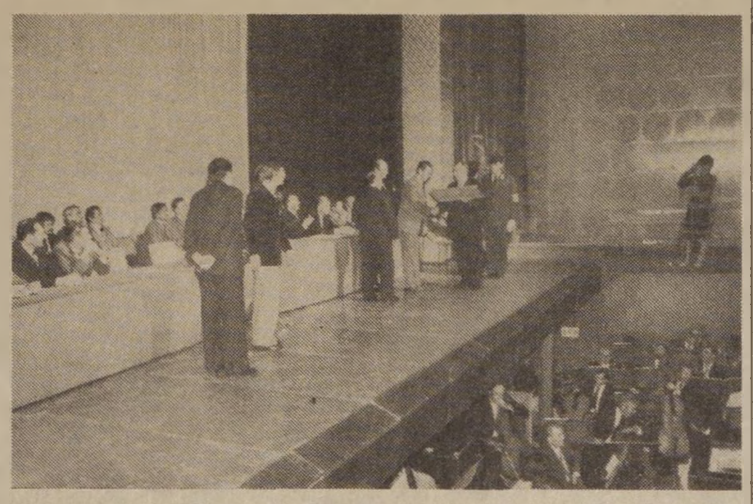
A siker nehéz körülmények között született

A debreceni vasútigazgatóság nyerte a Vörös Vándorzászlót

A vasútigazgatóságok 1980. évi munkaversenyében első helyen végzett debreceni vasútigazgatóságnak április 17-én adták át a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium és a Vasutasok Szakszervezete központi vezetőségének *Vörös Vándorzászlaját.*

A Kölcsey Művelődési Központ színháztermében megrendezett ünnepségen megjelent *Szabó Béla* vezérigazgató-helyettes, *Szemők Béla*, a vasutas-szakszervezet titkára. Ott voltak Hajdú-Bihar és Szabolcs-Szatmár megye párt- és tömegszervezeti, valamint tanácsi szerveinek képviselői, a Szovjetunió debreceni főkonzulja és a román vasutak kolozsvári igazgatóságának küldöttsége.

Az ünnepséget *Volosinovszki János*, a területi szakszervezeti bizottság titkára nyitotta meg, majd *Kulcsár József* vasútigazgató mondott beszédet. Hangsúlyozta, hogy a kiemelkedő eredmények az MSZMP XII. kongresszusa és hazánk felszabadulása 35. évfordulója tiszteletére kibontakozott szocialista munkaversenyben születtek. *A kongresszusi és felszabadulási munkaverseny lendületét cselekvő tenniakarás, a lehetőségek jó kihasználása a munka színvonalának emelése, a hatékonyabb, fegyelmezettebb munka jellemezte.* A vasútigazgatóság kollektívája a célkitűzések teljesítésével kielégítette a népgazdaság szállítási igényeit.



A vándorzászló átadásának ünnepélyes pillanata

Személyszállítási tervét 105 százalékra teljesítette az igazgatóság. Az átlagos utazási távolság 3,9, az utazási sebesség 2,7 százalékkal emelkedett. Rendkívül kedvező, a tervezetthez képest 7 millió forint volt a személyszállítás többletdíjbevétele.

Az áruszállítási tevékenységről szólva Kulcsár József kiemelte, hogy 3 százalékkal emelkedett az árutonnakilométer és 0,3 százalékkal az elegytonnakilométer-teljesítmény.

A vasútigazgatóság vezetői az előző éveknél is nagyobb gondot fordítottak az előszállítások szervezésére, a tartalékok feltárására és hasznosítására. *Tíz vállalattal kötöttek előszállítási szerződést*, mely jelentősen elősegítette az eszközök jobb kihasználását.

A tehervonatok menetrend szerinti indítása 77,16 százalékos volt, amely a vonatforgalmi adottságokat figyelembevéve jó eredménynek számít.

A beruházási célkitűzések is eredményesen megvalósultak. A fenntartási célkitűzések közül kiemelkedik a pályák minőségénél elért 10,3 százalékos javulás. A költségeknél 2 százalékos megtakarítást értek el.

A területi szakszervezeti bizottsággal egyetértésben átfogó programot dolgoztak ki a szocialista munkaverseny hatékonyságának javítására. *A munka termelékenységét a szocialista elosztási elveknek megfelelően ösztönözték.* Rendszeres prémium szabályozókkal és időszakos jutalmakkal törekedtek elősegíteni a szállítási feladatokat. Növelték ezáltal az alkotó munka rangját, az eredményesen dolgozó egyének és kollektívák erkölcsi és anyagi megbecsülését.

A vasútigazgatóság vezetője az elért eredményeket tükröző adatok felsorolása után elismerően szólt a vasutasokról. Kiemelte, hogy mint eddig, *a jövőben is számítanak a szocialista brigádokra, a fiatalokra éppúgy, mint az idősebb, nagy tapasztalattal rendelkező törzsgárdatagokra.* A szocialista munkaverseny, a kongresszusi verseny idejében tanúsított lendülettel tovább folytatódik, melynek eredményei már az első negyedévi teljesítményekben is jelentkeznek.

Az igazgatóság vezetőjének beszéde után *Szabó Béla* vezérigazgató-helyettes értékelte a debreceniek múlt évi munkáját. Elmondotta többek között, hogy *a kitüntetés odaítélésénél figyelemmel voltak azokra a körülményekre, amelyek a terület munkáját jellemzik.* Különösen kiemelte az üzemszervezési eredményeket a záhonyi átrakókörzet átszervezéséhez nyújtott segítséget, majd a vasút előtt álló nem könnyű feladatok teljesítésére hívta fel a figyelmet.

Szemők Béla titkár, a Vasutasok Szakszervezete központi vezetősége és elnöksége nevében köszöntötte az első helyezést elért igazgatóság kollektíváját. Rámutatott, hogy az elért eredményekben nagy része van a párt, s a szakszervezeti szervek kezdeményező és segítőkészségének, az üzemi és a munkahelyi demokrácia kiteljesedésének.

A beszédek elhangzása után *Szabó Béla* vezérigazgató-helyettes és *Szemők Béla* titkár átadták a vörös vándorzászlót *Kulcsár József* vasútigazgatónak és *Volosinovszki Jánosnak*, a területi szakszervezeti bizottság titkárának.

Ezt követően Kulcsár József vasútigazgató a végrehajtó szolgálat területén legkiemelkedőbb munkát végző 25 vasutasnak *Kiváló dolgozó* kitüntetést adott át.

Az ünnepség második részében a Debreceni MÁV Filharmonikus Zenekar ünnepi hangversenyt adott a kitüntetett igazgatóság dolgozóinak tiszteletére.

Átadták a Dicsérő Oklevelet a szombathelyi vasútigazgatóságnak

Az igazgatóságok munkaversenyében a második helyezést elért szombathelyi vasútigazgatóságnak április 21-én adták át *a MÁV vezérigazgatója és a Vasutasok Szakszervezete elnökségének Dicsérő Oklevelét.* A szombathelyi vasutasok Haladás Művelődési Házának nagytermében rendezett ünnepségen megjelent *Gulyás János*, a MÁV vezérigazgató-helyettese, *Tolnai Ildikó*, a Vasutasok Szakszervezetének titkára, *Takács László*, az MSZMP Vas megyei Bizottságának titkára, *Horváth Lajos*, az MSZMP városi bizottságának első titkára és *Nagy Lajos*, a Szakszervezetek Megyei Tanácsának vezető titkára. Ott voltak a kitüntetett kollektívák képviselői, a szocialista brigádok tagjai és a szolgálati főnökségek élenjáró dolgozói.

Dr. Horváth Lajos vasútigazgató az elért eredményekről szólva rámutatott, hogy idejében felismerték a megváltozott gazdasági körülményeket és munkájukban ehhez alkalmazkodtak. A költségek csökkentésével, a vagonok jobb és gyorsabb kihasználásával és a személyszállítási szolgáltatások emelésével érték el a második helyezést. Szavaiból megtudhattuk, hogy tavaly félmillió forintot költöttek takarító berendezések vásárlására, 27 korszerű Bz motorvonatot és több M 61-es mozdonyt állítottak a forgalomba. 1980-ban 33,5 km vágányt korszerűsítettek, 21 kitérőt építettek be, három *Integra-Dominó* berendezést helyeztek üzembe. A tervezett 18 fénysorompó helyett újabb harminc védi a nyugat-dunántúli út-vasút kereszteződéseket. Üzem- és munkaszervezési intézkedések következtében öt év alatt nyolcszázzal csökkent az igazgatóság létszáma. Új szervezeti forma létesült *az üzemviteli osztály, az üzemfőnökségek és az egyszerűsített szolgálati helyek kialakításával.* Nagyban hozzájárult az igazgatóság eredményeihez a négy megyében dolgozó közel négyszáz szocialista brigád 4700 tagjának önfeláldozó munkája.

Gulyás János vezérigazgató-helyettes többek között elmondotta, hogy a vasút az ötödik ötéves tervben nem tudta áruszállítási tervét teljesíteni. Ennek ellenére, a minőségi mutatók javulásával, *a béreket 34 százalékkal sikerült növelni.* A jövőben is arra kell törekedni, hogy a fuvarozásra felkínált árut gazdaságosan szállítsuk el rendeltetési helyére. Ugyanakkor javítani kell a személyszállítás színvonalát; többet kell törődni a vonatok fűtésével, világításával, tisztántartásával és az udvarias utaskiszolgálással.

A kitüntetés odaítélésénél lényeges szempont volt, hogy javultak az élet- és munkakörülmények, eredményes volt a szocialista munkaverseny az igazgatóság egész területén. Az elnökség nevében így értékelte a végzett munkát *Tolnai Ildikó*, majd a versenymozgalom korszerűsítéséről beszélt.

Takács László, a megyei pártbizottság titkára a megyei szervek nevében elismerően szólt a vasutasok munkájáról, helytállásáról. Ezután arról beszélt, hogy az áruszállítási tevékenység mellett törődjenek többet a személyszállítás minőségi javításával.

Sz. Jakab István

Megbízható, gyors, gazdaságos

Számítógép a miskolci rendezőpályaudvaron

Ötven miskolci vasutas már két hónapja gyakorolja a MÁV —51-es típusú számítógép kezelését. A gépet május közepén helyezik üzembe a miskolci rendezőpályaudvaron. A MÁV-nál *Hegyeshalmon* és *Komáromban* működik ilyen készülék. *A miskolci rendező lesz az első nagy pályaudvar, ahol számítógép segíti majd a vasutasok munkáját.*

A számítógép pontos adatokat szolgáltat majd a pályaudvarra érkező teherkocsikról, azok helyzetéről, űrtartalmáról, súlyáról. Ez a munka — a hagyományos módszerekkel — hosszadalmas és nem is teljesen pontos.

Szombathelyen így látják:

A munkahely „alkotmánya" megfelelt a követelményeknek

A vasutas-szakszervezet szombathelyi területi szakszervezeti bizottsága és a bizalmi küldöttek együttes ülése április 15-én megvitatta a MÁV Kollektív Szerződés végrehajtását, valamint a következő öt évre szóló tervezetét. Az együttes ülésen felszólalók *úgy fogalmaztak, hogy a munkahely „alkotmánya" betöltötte hivatását*, egyaránt szolgálta a munkavállalók és a munkáltatók érdekeit. Többen örömüknek adtak kifejezést, hogy a régi és az új kollektív szerződés egyaránt tartalmaz a megváltozott gazdasági helyzethez igazodó közgazdasági elemeket. A felszólalók, néhány kiegészítő javaslattal együtt elfogadásra ajánlották a MÁV Kollektív Szerződését.

Az együttes ülés megelégedéssel nyugtázta az V. ötéves szociális terv végrehajtásáról szóló beszámolót. Különösen sokat javult a szombathelyi igazgatóság üzemegészségügyi helyzete. 1978-ban *Celldömölkön*, rá egy esztendőre *Sopronban* kezdte meg működését a szakosított üzemorvosi rendelő. Emelkedett a fő- és a mellékfoglalkozású orvosok száma. Az üzemorvosi ellátás 1980-ban már 18 rendelőhelyiségben történt.

Az elmúlt időszakban *Celldömölkön, Várpalotán* és *Veszprémben* épült új szociális épület. Ezek mindegyikében létesítettek üzemi konyhát étteremmel együtt. *Sopron* melegítőkonyhát kapott. Jelenleg közel 4000 vasutas részesül napi egyszeri melegétel-ellátásban.

Az elmúlt tervciklusban *812 lakás megvásárlásához, illetőleg családi ház felépítéséhez nyújtottak kamatmentes segítséget a Nyugat-Dunántúlon.* A lakások nagy részét munkásállományúak, fiatalok, nők, egyedülállók és nagycsaládosok kapták. Lakástámogatásra, figyelembe véve még a szolgálati lakások költségeit és egyéb járulékos kiadásokat, *1976-tól 80-ig több mint 70 millió forintot költöttek.*

Az igazgatóságnak Szombathelyen van saját gyermekintézménye. Az elmúlt időszakban a 100 férőhelyes óvoda és a 60 gyermek elhelyezését biztosító bölcsőde 150 százalékos kihasználtságú volt. Kimondották, hogy ezt a túlzsúfoltságot hosszú távon nem helyes fenntartani, mivel ez a gyermekekkel történő foglalkozás rovására mehet. A tanácsoknak gyermekintézményekben történő helybiztosítás céljából *2,5 millió forintot utaltak át, amellyel 64 gyermek elhelyezését oldották meg.*

1978-ban 21 szolgálati helyen alakult üzemi művelődési bizottság. Az üzemfőnökségek kialakításával a bizottságok száma 16 lett. Valamennyi bizottság önálló munkatervvel működik és élvezik a gazdasági és mozgalmi vezetés bizalmát és segítségét. Jó a kapcsolatuk a helyi művelődési szervekkel. Gondként jelentkezik, hogy a vonali munkahelyek dolgozóit kevésbé tudják a feladatokba bevonni.

(Sz. Jakab)

GURULÓ ÉTTEREM

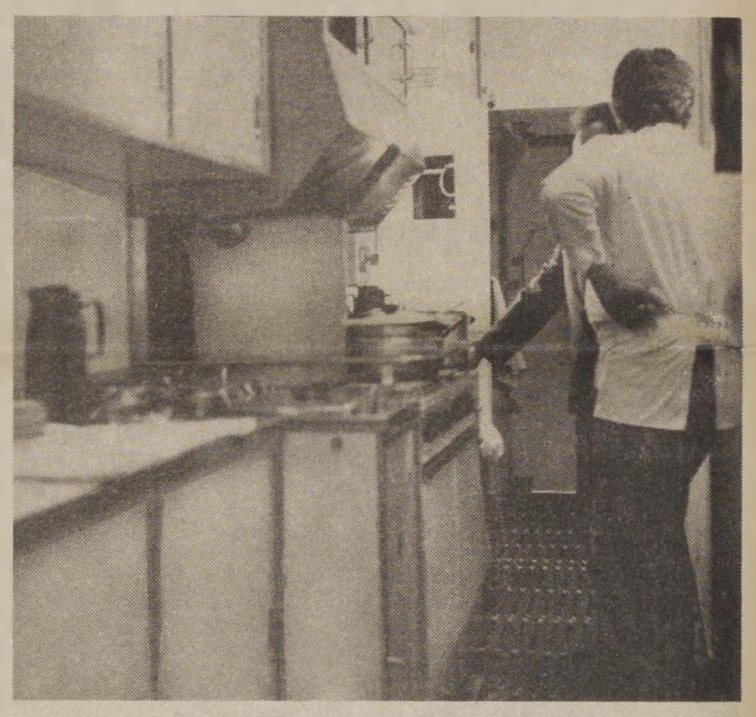
Április 22-én a Keleti pályaudvaron rövid ünnepségre került sor abból az alkalomból, hogy az NDK-beli bautzeni vagongyár igazgatója, *Günther Zimmerman* átadta az idén leszállított harminc étkezőkocsi utolsó példányát. A MÁV képviseletében *Csáradi János*, a gépészeti és járműfenntartási szakosztály vezetője mondott beszédet. Jelen voltak a Nehézipari Külkereskedelmi Vállalat és az Utaselátó Vállalat képviselői is.

Az átvételt követően a V 63.001 pályaszámú ötezer lóerős villamosmozdony vontatta rövid szerelvény futópróbára indult Szolnokra.

Az új étkezőkocsikat, mivel azok *mindenben megfelelnek a nemzetközi előírásoknak*, elsősorban a nemzetközi forgalomban közlekedtetik. Eddig a MÁV leghosszabb személykocsija 24,5 méter volt. A most átvett étkezők 26,4 méter hosszúak, szélességük 2,824, magasságuk 4,050 méter. A 42 ülőhely elhelyezése sokkal nagyobb kényelmet biztosít, mint a korábbi „guruló éttermek".

A kocsi légfűtése villamos energiával történik, üzemzavar esetén olajtüzelésű kazán használható. Az általános világítást fénycsövekkel, a munkahelyi, illetve a szükségvilágítást izzólámpákkal oldják meg. *Az utasok tájékoztatását hangosító berendezés segíti.* A személyzet részére zuhanyozó áll rendelkezésre. A kocsiszekrény korrozióvédelme, a fényezés és a feliratozás szintén megfelel a nemzetközi követelményeknek.

H. K.





(A képeket a futópróba közben Zelman Ferenc készítette.)



Életmentő váltókezelő

„Amikor eszembe jut vagy szóba hozzák, még most is érzem a mozdony szelét ...”

Így emlékszik vissza *Papp Elek*, a Soroksári úti állomás váltókezelője arra az ominózus, baljóslatú augusztusi napra, amikor a szolgálati helyéhez közel eső vágányon a 907. számú gyors előtt egy idősebb nőt látott feküdni.

— Ma sem tudnám elmondani, hogy mire gondoltam, amikor megláttam az öngyilkos jelöltet. Csak rohantam; azzal sem törődve, netán én is ott maradhatok. A mozdony — mások megítélése szerint — alig 20 centire haladt el mellettünk. A veszélyt valójában csak percekkel később voltam képes felfogni, amikor láttam, hogy sem a masiniszta, sem a vonatvezető nem tudott megszólalni.

Papp Elek a szó szoros értelmében élete kockáztatásával megmentette egy idős, hetvenegy éves asszonynak az életét. Bátor tettéért a Fővárosi Tanács *Életmentő emlékéremmel* és 3 ezer forinttal jutalmazta.

— Mi tagadás nem számítottam ilyen magas elismerésre — folytatta a beszélgetést. — Annál is inkább, mivel nem ez volt az első ilyen tettem. 1970-ben, amikor még a kisújszállási pft-nél szolgáltam, az egyik útátjáróban egy férfi át akart kerékpározni a személyvonat előtt. *A veszélyt észlelve nem tehettem mást, odarohantam és kerékpárostul egyszerűen visszarántottam az illetőt.* Ez az eset nem került hivatalos fórum elé, mert a vonat nem állt meg.

— Ezek szerint nem a fővárosban lépett a MÁV szolgálatába?

— *Karcagi vagyok, a vasutat a kisújszállási pft-nél kezdtem 1958-ban.* Később kerültem vissza szülővárosomba a forgalomhoz. Öt esztendeje, hogy Budapestre költöztem családommal. A házamat ugyanis városrendezési okokból lebontották, s az ezért kapott pénzért Csepelen vettem lakást. *Azóta itt dolgozom a Soroksári úti állomáson a hármas váltóállító központban.* Két gyermekem van, egy lány és egy fiú, az egyik hat-, a másik hétéves.

— Munkatársai véleménye szerint kis híján áldozata lehetett volna ennek az életmentésnek. Mit tenne, ha ismét előadódna ehhez hasonló helyzet?

— Ezen még nem gondolkoztam. De azt hiszem ismét vállalnám a kockázatot. Különben is olyankor nincs idő filozofálgatásra. A cél csak egy lehet: *minden olyan emberi életet megmenteni, amit meg lehet ...*

Séra Sándor

Tizenhárom villamosmozdony-vezető

A MAGYAR NÉPKÖZTÁRSASÁG KIVÁLÓ BRIGÁDJA LETT A KELETI VONTATÁS STEINMETZ MIKLÓS BRIGÁDJA

A készülő csoportkép bármelyik alkalmi tabló dísze lehet. A brigád tagjai — körbeállva vezetőjüket — mármár rutinosan néznek szembe a fotósok lámpáival. Aztán lelépnek a Verseny utcai kultúrterem emelvényéről, hogy más kitüntetetteknek adják át helyüket. Akár stílszerűnek is mondható, hogy éppen a budapesti Verseny utcában gyűlnek össze az elmúlt évi munkaverseny legjobbjai. A köznapinál több a mosolygós arc — és ez érthető is: *a jó munka gyümölcse érett aranyná, ezüstté vagy még csillogóbb kitüntetéssé* —, s ki ne lenne méltán büszke, ha a jutalmazottak listáján szerepel.

Súlya van a kitüntetésnek

Az a gárda, amelyiket én kerestem, mégis szófukarabb, mint feltételeztem volna. Talán mert maguk sem tudják, hogy a másfél évtizednél is hosszabb diadalútból — az ő esetükben használhatom e kifejezést, bátran — mely epizódot elevenítsék fel? Vagy mert (maguk sem fogalmazzák meg, kimondatlanul is érződik a levegőben) *súlya van a magas kitüntetésnek?* Netán a beszélgetésre szánt idő méretezett szűkre, s a délutáni munkakezdés előtt még kényes kérdésekben kívánnak dönteni? Esetleg amiatt, hogy évek óta túlságosan is reflektorfényben állnak? ...

... Oknyomozás helyett essék szó beszélgetésünk indítékáról, s arról, amit megtudtunk. A Budapest-Keleti Vontatási Főnökség *Steinmetz Miklós* szocialista brigádja — megannyi korábbi kitüntetés birtokosa — ezúttal *a Magyar Népköztársaság Kiváló Brigádja* lett. Kell-e hangsúlyozni: olyan megbecsülés ez, amelyet az iparban, a szolgáltatásnál, a hírközlésnél, a közlekedésben csak igen kevesen érnek el. A közvetlen előzmény is ritka sikersorozat: 1975 óta, a korábban kapott első aranyhoz két további járult, *háromszor lettek a MÁV Kiváló Brigádja*, tavaly pedig az *Állami Ifjúsági Bizottság ifjúsági díját* kapták meg (ez utóbbihoz közrejátszott, hogy 1974 januárja óta patronálják a nagytétényi egészségügyi gyermekotthon 650 szellemi fogyatékos, illetve mozgássérült lakóját: a földmunkáktól a betonozásig, a fametszéstől a falfestésig a legkülönfélébb társadalmi munkáknak eleget tesznek).

Nem babonásak: tizenhárman vannak, s közülük hatan még az alapítók sorába tartoznak. *Bártfay Mihály, Hoffmann Dezső, Holecz István, Körmendi Sándor, Tóth János* és *Varga Sándor* közös jellemzője, hogy még gőzösön kezdték a szakmát. A többiek — *Varga Gyula, Harsányi Lajos, Molnár Szilárd, Kristóf Mihály, Molnár János*, valamint a *Takács* fivérek: *András* és *Zoltán* — életkoruktól függően gőzösön, dízelen vagy éppen mostani masinájukon, a villanymozdonyon. Villanymozdony-vezetők, akik Záhonytól Hegyeshalomig keresztül-kasul járják az országot.

A brigád vezetőjét, Harsányi Lajost kérdezem:

— Mi különbözteti meg ezt a jó brigádot a többi jó brigádtól?

Első helyen a gazdaságosság

A válasz korántsem kézenfekvő:

— Ezt mi is gyakran megkérdezzük önmagunktól, s mások is szóvá teszik, szemtől szembe, vagy éppen csak úgy egymás között beszélve ... Egy biztos: *kitüntetéskor gyakrabban halljuk, hogy „már megint a Steinmetzék!”, mint amikor társadalmi munkára elsőként vállalkozunk.* Több tízezer forintot jelentett, amikor részt vettünk a vontatási főnökség épületeinek sortatarozásán ... most a vágányok felújításánál voltunk ott. S mindig valamennyien megyünk vért adni, és aki közülünk alkalmas rá, az ad is ... Különbség még, hogy a csomópont mai brigádjai közül mi alakultunk meg a legrégebben, de önmagában ez, tudjuk, nem érdem.

Jegyzem az innen-onnan felhangzó mondatokat, ekként kerekedik teljessé a kép. Felajánlásaik élén a gazdasági tennivalók állnak, napjainkban kiváltképp az energiamegtakarítás *(ha mód van rá, guruljon a vonat, saját lendületéből).* Mindent elkövetnek a menetrendszerűség betartásáért — habár ez elsődlegesen nem rajtuk múlik. Balesetet nem okoztak, veszélyhelyzetben viszont már többször is jelesre vizsgáztak.

— Tatabánya-felsőről éppen kifelé tartottam a *Cikláme-expresszel* — említi az egyik esetet Bártfay Mihály —, amikor a másik vágányon, tengelytörés miatt kisiklott, majd az én vágányomra zuhant a hegyeshalmi gyorsteher néhány vagonja. Brigádtársam, Varga Gyula lélekjelenlétének köszönhető, hogy nem történt súlyos baleset: ő vezette a teher-szerelvény mozdonyát, s szabályszerű jelzésére sikerült megállítanom az expresszt. Végiggondolni is borzongató, mi történhetett volna, ha ...

Félszavakból is megértik egymást

— Kinek-kinek megvan a maga mozdonya, másfelé járnak, különböző az időbeosztásuk; miként tudnak közös programokat rendezni, mikor találkoznak egymással?

— Azt, hogy most is együtt lehetünk, a vezénylő felvigyázónak köszönhetjük. Jó vele a kapcsolatunk, s ha egy héttel korábban szólunk, mindig lehetőséget talál arra, hogy azonos időben legyünk szabadok. Ekkor tartjuk a brigádértekezleteket, ilyenkor megyünk együtt kirándulni, veszünk részt kulturális rendezvényeken. És éppen mert külön dolgozunk, időnként igényeljük egymás társaságát. Ha együtt vagyunk, mindig jól érezzük magunkat, mondanivalónk is van egymás számára, s ha cselekedni kell: *félszavakból is értünk* ... A teljességhez tartozik: az elért kitüntetések, a közös sikerek összekovácsoltak minket.

De ne csak a közös sikerekről essék szó, hanem az egyéniekről is. Így arról, hogy a Miskolcról három éve érkezett *Molnár János* érdemes vasutas, *Takács András* most lett a Szakma Ifjú Mestere, s az alapító tagok mindegyike kiváló dolgozó (van, aki többször is kiérdemelte a kitüntetést). Ami pedig a társadalmi tennivalókat illeti: *Harsányi Lajos* a brigád vezetése mellett a területi szakszervezeti bizottság mellé delegált bizalmi küldött; helyettese *Varga Gyula*, a csomóponti üzemfőnökség szakszervezeti bizottságának tagja, szociálpolitikai felelős. *Körmendi Sándor* a vontatási üzemegység pártvezetőségének tagja, s emellett — *Kristóf Mihállyal* és *Takács Zoltánnal* együtt — szakszervezeti bizalmi is. Mind a tizenhárman tagjai a szakszervezetnek, s csaknem a fél brigád az MSZMP-nek is tagja.

Minden kérdésről nyíltan beszélnek

Ismét egy megjegyzés a körbeült asztalnál:

— *Nehogy túl rózsás legyen a kép! Tányércsörrenés nélkül nincs együttélés, tizenhárom ember nem gondolkozhat mindig mindenről egyformán. Néha keményen győzködnünk kell egymást, hogy ebben, vagy abban a kérdésben megegyezzék az álláspontunk ...*

Egymásra néznek. Hasonló győzködésre kerül sor néhány perc múlva is. A brigádértekezletnek négy témája lesz, s az egyiket „kényesnek”, nem a brigádnapló rózsaszínű oldalaira kívánkozónak tartják. Olyan belügy, amelynek megismerését nincs jogom követelni, miként azt sem: hogyan osztják el — ugyancsak e tanácskozáson — a kiváló brigád címmel járó forintokat. Azt kimondják: *a végzett munka szerint fognak differenciálni.* S hogy miként? Megsejthetem ama vitából, amelynek még fültanúja voltam. Az értekezlet első napirendi pontja: *a május elsején nyugdíjba vonuló Hoffmann Dezső búcsúztatása.* Dezső bátyánk 33 és fél év után mond búcsút az aktív munkának (ebből harminc évet töltött a vezérállásban, mozdonyon), s most elhangzik:

— Miért nem tettek meg mindent azért, hogy búcsúztatásakor ismét megkaphassa a kiváló dolgozó címet?

Harsányi Lajos válasza:

— Dezső bácsi egyszer már volt kiváló dolgozó, most pedig ő is részese az egész brigádot ért kitüntetésnek. És ne kerteljünk: *a kiváló dolgozó címet a munkán felüli többletteljesítményért adják.* Dezső bácsi a munkájában jeleskedett. Megbecsültük és becsüljük a jövőben is ... tiszteletbeli tagunk lehet, s ha nem tud mit kezdeni a szabadidejével, jöjjön közénk: várjuk.

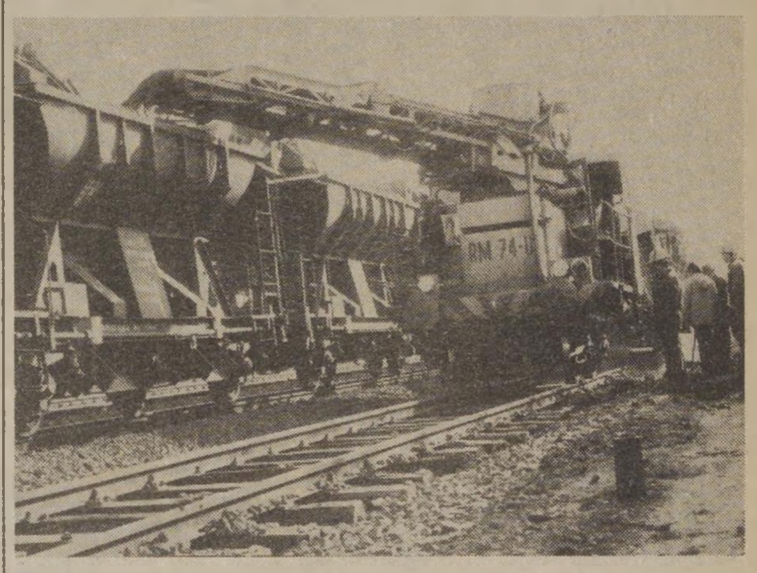
... A riporter ezt követően becsukja jegyzettömbjét; búcsúzik. A brigád tagjai az asztal mellett maradnak. S ha a következő döntés nem lesz is egyhangú — úgy tűnik —, nem kétlem: *szocialista kollektívához, kiváló brigádhoz méltó módon, felelősségteljesen szavaznak és döntenek majd.*

Még akkor is, ha történetesen „megcsörren a tányér”.

Földes Tamás

Pályaépítő vasutasok és katonák

Rákos állomáson tovább folytatódik a vágányok felújítása. A munkálatokat márciusban kezdték, és előreláthatóan öt hónapig tart. Ez idő alatt kicserélnek 16 csoport kitérőt, 1500 vágányfolyóméteren átrostálják az alépítményt és kicserélik a II. számú vágány felépítményét is.



A II. számú vágányon nagy teljesítményű ágyazatrostáló gép dolgozik



A kitérőt daru emeli a magasba



Még szükség van az emberi erőre is. Szorgalmas kiskatonák segítenek a vasutasoknak



A nehéz munka után jólesik a reggeli
(Óvári Árpád képriportja)

Szakközépiskolások országos versenye

Külön díjjal jutalmazták a győzteseket

Április 16-án és 17-én rendezték *Szegeden*, a Bebrits Lajos vasúti szakközépiskolában az autóforgalmi és a vasútforgalmi ágazatokon tanulók országos szakmai tanulmányi versenyét. A döntőbe mindkét ágazatból 15-15 diák jutott be.

Az írásbeli és a szóbeli erőpróbán széles körű ismeretekről kellett számot adni. A végig szoros versengésből a vasútforgalmi ágazaton *Szabadi Sándor*, a budapesti Mechwart Szakközépiskola diákja került ki győztesen. Második *Szalai Attila* (Apáczai Szakközépiskola Dombóvár), harmadik *Geiger Magdolna* (Bercsényi Szakközépiskola Győr).

Az autóforgalmi ágazat tanulóinak győztesei: *Sipők Gyula, Cziffrik Katalin* (Győri Bercsényi Szakközépiskola) és *Csábi Tünde* (Közlekedési Szakközépiskola Újszász). Az egyes ágazatok 1-3. helyezettjeinek a MÁV Szegedi Igazgatósága, illetve a Volán 10. sz. Vállalata külön díjat adott át.

500 virágpalántát ültettek

Környezetszépítő brigádok

„Saját területünkön tegyünk először rendet ...” Ezt a jelszót tűzték ki célul Újszász állomás két, a *Május 1.* és a *Szamuely Tibor* szocialista brigádja. Az összesen harmincnégy tagból álló kollektíva legjobb úton halad afelé, hogy elhatározását valóra váltsa. A kollektívák április 4. és május elseje tiszteletére nagyarányú szépítési munkálatokba kezdtek. Állomásuk környékén mintegy 300 négyzetméternyi területet szórtak le murvával (dolomit-zuzalékkal), az ágyásokba pedig csaknem 500 tő virágpalántát ültettek el. Kilenc dísznövénytartó betonkádat készítettek, illetve helyeztek el az utastereken, emellett még lefestettek harminc padot is.

Május elseje után, ugyancsak társadalmi munkában, nagytakarítást végeznek a vágányok közötti rakodóterületen. Emellett a nagyközségi tanácsi óvoda — ahová több vasutasgyerek jár — patronálására is szakítanak időt.

(s)

AZ ÉPÜLET RENDELTETÉSE

Üzemi, szociális és oktatási bázis

Átadták rendeltetésének a pécsi csomópont kilencszintes, impozáns szociális központját



A pécsi csomópont szociális létesítménye

A vonattal Pécsre érkezők éppúgy, mint a város lakói és a vasutasok évek óta érdeklődéssel figyelték a főpályaudvar vágányainak tőszomszédságában formálódó nyolcemeletes épülettömböt. Impozáns külsejével, környezetéből kiemelkedve, kedvező képet kölcsönöz a város mondhatni legnagyobb kapujának is. Jelentősége persze elsősorban a helyi vasutasok körében óriási, *hiszen itt kapott helyet a MÁV pécsi csomópontjának üzemi és szociális központja.*

A több mint 100 millió forint értékű beruházással készült szociális létesítmény üzembe helyezésével régi óhaja teljesült Pécs állomás vezetőinek és dolgozóinak. *Szétszórtan elhelyezkedő, korszerűtlen közösségi épületeik már a legminimálisabb igényeket is alig tudták kielégíteni.* Így érthető örömmel veszik birtokukba a most elkészült alkotást. A középmagas, kilenc szintes tömbhöz pilléreken nyugvó, négy lepényszerű szárny kapcsolódik, építészetileg szép összhatását fokozzák a nagy üvegfelületek, valamint a burkolatként alkalmazott mázsás pirogránit és az alumínium díszítés. Rendeltetését tekintve az épületkomplexum hármas célt szolgál: *üzemi, szociális és oktatási bázis.*

A fogadószinten 370 személyes öltöző, fürdő található, ebből 80 a nők részére. Ugyanitt kaptak helyet a vasúti üzemvitelhez kapcsolódó kiszolgáló egységek, ezen kívül a hőközpont és az ellátó gépészeti berendezések. *Az első emelet szinte teljes egészében az oktatási főnökségé lesz.* Három légkondicionált, hangosított előadóterem — közülük a legnagyobb 150 négyzetméter — ,tágas előtér ruhatárral, szeszmentes büfével. Mindez a tanulni vágyó, tudásukat felfrissítő vasutasok rendelkezésére áll. Ugyancsak ezen a szinten *jól felszerelt üzemorvosi rendelőket, elsősegélynyújtó helyiségeket is kialakítottak.* Itt működik majd a MÁV közegészségügyi felügyelete.

A további hét emelet külsőre olyan, mint egy szálloda: az épület két végén széles lépcsőház liftekkel, középen folyosó, ahonnan két és három ágyas szobák nyílnak. Talán nem is sántít a hasonlat, *mert itt találhatók a munkásszállás, a laktanyaszobák, a lakóotthonok, a vendégszobák, mind mosdóval, beépített szekrénnyel, házitelefonnal felszerelve.* A forduló szolgálatot végző vonatszemélyzet pihenését, a munkahelyüktől távol élők vagy éppen bentlakásos tanfolyamokon részt vevők kényelmét társalgók, tanulószobák és hűtőszekrénnyel, konyhafelszereléssel berendezett ételmelegítő-helyiségek segítik elő. Mindehhez szép panoráma nyílik a városra.

Amellett, hogy nagymértékben javul a pécsi vasutasok szociális ellátottsága, megemlíthető még, hogy az új épülettel a környezet is megváltozik. *Rendezik a terepet, burkolt közlekedési utakat alakítanak ki, a belső udvarba zöldterület és térplasztika kerül.* Könnyebb lesz a külső személyvonati vágányok megközelítése, a raktárak felőli oldalon parkosított pihenőhelyet hoznak létre, vagyis az utazóközönség is sokat nyer az átalakulás után. Mindezt a vasutasnapra tervezik átadni.

Németh Tibor

Ki tud többet a betegápolásról?

Asszisztensnők vetélkedője a MÁV Kórházban

Az orvosok és egészségügyi szakemberek a tudományos technikai fejlődés mellett egyaránt fontos szerepet tulajdonítanak az emberi tényezőknek, a betegekkel való bánásmódnak. Éppen ez volt a mottója annak az elképzelésnek, amit a MÁV Kórház és Központi Rendelőintézet művelődési bizottsága a VI. ötéves közművelődési terv részeként a gyakorlatban is realizált.

Mint *dr. Tóth Kálmán* fogorvos, a vasútegészségügyi szolgálat szb kulturális, agitációs és propaganda bizottsága vezetője, a kórházi művelődési bizottság tagja és *Vámos Lászlóné* szb-titkár elmondták, az állami egészségügyi szolgálat szervezésében a múlt évben rendezték meg az egészségügy területén dolgozó fiatalok országos szakmai vetélkedőjét. Ezen a versenyen azonban a felhívás alapján csak az ápolónők vehetnek részt. Hogy az asszisztensek se kerüljenek hátrányba, a MÁV Kórház KISZ- és szakszervezeti bizottságai *versenyt szerveztek a rendelőintézet asszisztensei számára.* Elképzelésüket a kórház szakmai, politikai vezetői is támogatták, sőt a *Radnóti Miklós KISZ-szervezet* védnökséget vállalt a kezdeményezés felett.

Felhívással fordultak a rendelőintézet valamennyi szakképzett asszisztenséhez, hogy korhatár nélkül vegyenek részt a versenyen. A felhívás kedvező visszhangra talált. A munkahelyi kollektívák, szakrendelők maguk állították össze a négytagú csapatokat. A 13 versenyző csapatban ott voltak a KISZ-korosztályúak, de az arany- vagy ezüstjelvényes törzsgárdatagok is.

Mint megtudtuk, a mintegy 400 rendelőintézeti asszisztens közül a rátermettség, az emberi és munkahelyi helytállás alapján választották ki a legjobbakat. A versenyzők részére az üzemi művelődési bizottság által koordinált formában elismert orvosok tartottak felkészítést, a politikai ismeretek felfrissítésében pedig az intézmény pártbizottsága is segített.

A körültekintő előkészítést jó eredmények követték. Az egyéni versenyben *Vértes Gáborné* belgyógyászati, *Szabó Teréz* ércgondozó, *Somogyiné Csiki Mária* belgyógyászati asszisztensnők végeztek az első három helyen. Érdemes megemlíteni, s ez egyben a verseny nívóját is mutatja, hogy az első helyért a holtverseny miatt hét pótkérdésre is válaszolni kellett a versenyzőknek.

A végig izgalmas és nyílt küzdelmet hozó csapatversenyben a belgyógyászat 1. sz csapata, az érgondozó, és a rheumatológia 1. számú csapata végzett az élen. A győztes, a második és harmadik helyezett pénzjutalomban részesült.

Orosz Károly

Munkásbrigádok vetélkedője

A Békés megyei művelődési központ és az SZMT már az ötödik alkalommal rendezte meg a megyei munkásbrigádok közművelődési vetélkedő sorozatát. A vasutas brigádok megyei elődöntőjére a közelmúltban került sor. A békéscsabai és vésztői körzeti üzemfőnökség területéről összesen kilenc brigád versenyzett az első helyért.

A vetélkedő csapatoknak politikai, irodalmi, filmművészeti és világnézeti ismeretekből kellett számot adni. A győztes a békéscsabai körzeti üzemfőnökség *Zipernovszki Károly* brigádja lett. Második helyezést ért el a *Bánki Donát*, békéscsabai, harmadikat pedig *Murony* állomás *Április 4.* szocialista brigádja.

Az első helyezett csapat döntőn képviseli a megye vasutas brigádjait.

Az Utasellátó kezelésében fellendült a büfé forgalma

Naponta 150—200 bentlakó és időszakos oktatásra járó vasutas fordul meg Szombathelyen a MÁV Oktatási Főnökségen. Szünetben büfé várta és várja most is az ott tanuló vasutasokat. A büfé gazdája az elmúlt év közepéig a Vas megyei Élelmiszerkereskedelmi Vállalat volt. A szűk választékot nyújtó bolt forgalma mindössze 10 ezer forint volt havonta. Így nem csoda, hogy az üzemeltető vállalat lemondta ezt az értékesítőhelyet.

— *Ezután kerestük fel az Utasellátót* — mondja *Nagy Miklós*, a főnökség vezetője. — Bérleti díj fejében mindössze évi 2 ezer forintban állapodtunk meg. Mi pedig magunkra vállaltuk a közüzemi díjakat és néhány berendezést is az új gazda rendelkezésére bocsátottunk. Cserébe nagyobb választékkal járó jobb ellátást és színvonalasabb kiszolgálást kértünk.

Az új üzemeltető képviselője *Tóth Sándor*, a 17-es számú szombathelyi nagyüzem vezetője elmondotta, hogy először nem örültek az ajánlatnak. Gazdaságtalan, alacsony forgalmú boltot átvenni, éppen most? Ennek ellenére vállalták.

— *Árbevételünk az utóbbi hónapokban már a harmincezer forintot is eléri* — újságolta. — *A kínálat a cukrász-, büfé- és hidegkonyhai termékek, valamint üdítők, kávé mellett postai érték- és tisztálkodási cikkekből tevődik össze.* A reggel hétórai nyitásra már ott van a pulton az alig 10—15 perce kisütött lángos és pogácsa. A kiszolgálást is sikerült gyorsítani. Ide helyeztünk egy szorgalmas fiatalasszonyt, akinek jól is jött a nappal üzemelő büfé, mert így három kiskorú gyermekét is el tudja látni.

— *Nagyon elégedettek vagyunk az Utasellátó szolgáltatásával. Összehasonlíthatatlanul jobb az ellátás* — összegezi a tapasztalatokat az oktatási főnökség vezetője.

Sz. Jakab István

Az újítási ügyintéző nyugdíjba ment

Huszonhárom évig intézte a dolgozók újítási ügyeit

Harminchat évig dolgozott a miskolci vontatási főnökségen *Sári Istvánné* újítási ügyintéző. Ez év január 3-án nyugdíjba vonult. 1944. december 3-án került a miskolci fűtőházhoz. Néhány hónap múlva adminisztrátor, lett majd az újítási csoportba helyezték. Huszonhárom évig intézte a dolgozók újítási ügyeit.

— *Sokszor nem volt könnyű egy-egy újítás elfogadtatása. Meg kellett győzni az elbírálókat annak hasznosságáról, és ez az igaz ügy iránti elszántság a legtöbbször nem is volt hiábavaló* — vallja.

Ezt a lelkesedést, ügyszeretetet az eredmények is tükrözik. Az utóbbi öt év alatt a csomóponti versenyeken a főnökség mindig az első helyen végzett. Az itteni újítógárdát a MÁV-nál példaként emlegették.

Sári Istvánné szívesen vállalt társadalmi munkát is. Volt szakszervezeti nőfelelős, a vöröskeresztes szervezet vezetőségének a tagja és szakszervezeti propagandista.

Jó munkáját több elismerés is fémjelzi. Tavaly, a nőnapon, a *Kiváló Munkáért* kitüntetésben részesítették. A vasutaséletet már a családban megkedvelte, hiszen az édesapja is a MÁV-nál dolgozott, a férje pedig az igazgatóság vontatási osztályának a munkatársa.

Szabad idejének nagy részét ezentúl már három és fél éves unokájával tölti. Azt ígérte, hogy munkatársairól sem feledkezik meg. Gyakran meglátogatja majd a *Béke* műszaki brigád tagjait, akikkel annyi éven át együtt dolgozott.

Sepsi Gyula

Akit szeretnek a betegek

Felkai Béláné, a MÁV Kórház ápolónője az országos döntőben is dobogós lett

Felkai Béláné, a betegek közkedvelt Katikája a MÁV Kórház intenzív osztályán dolgozik. Minden beteghez van egy-egy kedves, biztató szava. Egy évtizede választotta ezt a pályát. Szakközépiskolát, majd intenzív tanfolyamot végzett.

— *A mi osztályunkon a szívinfarktust kivéve szinte valamennyi betegség előfordul* — magyarázza. — *Szerencsém, hogy olyan kollektívába kerültem, amelytől a szakmai fejlődéshez nélkülözhetetlen segítséget kaphattam.*

Katika azt is elmondta, hogy a kórházi kollektívának és a biztos családi háttérnek egyaránt nagy szerepe volt abban, hogy az Orvos Egészségügyi Dolgozók Szakszervezete és a KISZ KB felhívására rendezett országos ápolónőversenyen dobogós helyezést sikerült elérnie.

— A felhívást követően a MÁV Kórház ápolónői közül házi versenyen választották ki a budapesti egészségügyi intézmények versenyén indulókat. *Balla Eszter, Simon Anna* és én képviseltük a vasutas színeket, s nem is akárhogy. Mi szereztük meg az első három helyet. Nem számítottam erre a sikerre, ami egyben az országos döntőn való részvétel lehetőségét is biztosította. A döntőn a 13-as sorszámot húztam. Nem vagyok babonás, de ez növelte az izgalmat.

Az első napi verseny után Felkainé az első volt. A szakmai kérdésekre adott válaszait a szigorú zsüri a maximálisan adható 25 pontból 23-mal jutalmazta! *A második napi verseny alapján végül a 3. lett.*

— *Örülök annak, hogy a másik két vasutas versenyző is az első tíz között végzett.* Úgy gondolom, helyezéseink minden öndicséret nélkül is tükrözik azt a magas szakmai színvonalat, ami a MÁV-kórházi ápolónők kollektíváját jellemzi.



Az intézmény szakszervezeti bizottsága kezdeményezésére a kórház főigazgató főorvosa dicséretben és 3 ezer forint jutalomban részesítette Felkainét, aki szinte állandó részvevője az egészségügyi szakmai versenyeknek. Legutóbb a kórház KISZ-bizottságának pályázatára benyújtott *„Peritonális dialyzis"* című dolgozata is — ami a veseelégtelenségben szenvedő betegek kezelésének tapasztalatait összegzi — széles körű elméleti és gyakorlati ismeretekről tanúskodik. Nem véletlenül dicsérték meg ezt is a kórház szakorvosai.

— *Ehhez a szakmához elengedhetetlen a magas szintű elméleti és gyakorlati felkészültség, a türelmes viselkedés, a határozott, szakszerű döntés. Jólesik, ha hetek, hónapok múlva az utcán az egykori betegek megismernek és szívélyesen köszöntenek. Ez a mi igazi erkölcsi elismerésünk!* **Orosz Károly**

Jégverés furkósbottal

Egy kárszakértő emlékeiből

S. I. 25 éve az Állami Biztosító kárszakértője. Ez idő alatt sok mindent látott, tapasztalt.

— Soha nem akarták becsapni? — kérdezem.

— Becsapni?

— Úgy értem mindig kár volt a kár, amit föl kellett mérnie?

— Ja, vagy úgy! Húsz évvel ezelőtt mezőgazdasági károk szakértőjeként dolgoztam. Szerettem ezt a munkát, bejártam a fél országot. Egyik nyáron a szokásosnál gyakoribbak voltak a jégverések. Jóformán szemhúnyás nélkül úton voltam. Hajnalban már a kókadt, földre símuló kalászok között kajtattam, és csak későn este tértem nyugovóra.

Az egyik faluban több jégveréskárt is bejelentettek. Először Z-hez és D-hez indultam, az ő földjeik voltak a legközelebb. A jég valóban csúnyán elbánt a növényekkel. Mintát vettem Z. földjén, azután D-hez mentem. A táblák egymás mellett feküdtek. A két gazda barátságos volt, a házi pálinka néhány kortya sem volt megvetendő. Buzgón kalauzoltak, s a felfedezés örömével mutattak egy-két fejünk felett átsuhanó ritka madárfajtára. Így értünk D. földjére. A letarolt kalászokból itt is mintát vettem. Elindultam, hogy ugyanezt tegyem a sor végén. A két gazda ismét itallal kínált és pajzán menyecskékről mesélt. Egyszóval mindenképpen igyekeztek megakadályozni, hogy a munkámat tovább folytassam. Ekkor gyanút fogtam. Ez a gyanú később beigazolódott.

A sor végén valaki már mintát vett. Ez a valaki én voltam. A két barátságos ember, ugyanis egyazon földdarabon vezetett körbe-körbe. Végig Z. területén jártunk. D. földjét csodálatosképpen megkímélte a jégverés. (Mint utóbb kiderült Z. kalászosát is. *A gazda saját maga idézte elő „a természeti csapást".*) Az esetet természetesen jelentettem az illetékeseknek.

Elmondok még egy történetet. Abban az időben lakáskárok felmérésével foglalkoztam. A történet színhelye egy Pest környéki kisközség. Takaros kis vasútállomás. A főnök néhány éve meghalt. A csinos, fiatal özvegy és a lakás — ami a vasútállomás épületében a pénztár és a váróterem fölött helyezkedett el — sok magányos férfi érdeklődését felkeltette. Az asszonynak rövid időn belül kilenc kérője akadt.

Egy nyári délelőtt a fiatal özvegynek fürdőzni támadt kedve. Vígan lubickolt kádjában; alatta a váróteremben pedig lassan gyülekeztek a vonatra várók. Ekkor történt a baj. Megnyílt a mennyezet. Hatalmas robaj és porfelleg közepette *a csinos özvegy kádastúl a rémült emberek közé pottyant.*

Komolyabb sérülés szerencsére nem történt, de az ügynek érdekes következményei lettek: *az özvegy kérőinek száma kilencről háromra csappant.* (Vajon azért, mert legalább húszan látták azt, amire évek óta a fél falu kíváncsi volt?) A lényeg: a lakást rövid időn belül helyreállították, de a fiatalasszonynak ez nem volt elég. Nem vagyoni kártérítés címén jelentős összeget követelt a biztosítótól. *(Három vagy kilenc kérő, ugye nem mindegy?)*

Az Állami Biztosító a kérést természetesen elutasította. A kérelmező nem fellebbezett.

ANYASÁG



Bakallár József grafikája

BESZE IMRE

EMLÉK

Egyenruháját megcsodálták
a kollégium udvarán,
ahogy csomaggal jött vasárnap —
minden vasárnap anyám.

Mesélte, hosszú volt a műszak,
és egyre több a por, a csikk,
amit rohanva kell söpörni —
külföldre mennek a kocsik.

S hogy álmos szemmel énekelte
a messzi otthon dolgait,
nem mondtam el, hogy fáj, ha reggel
nem az ő szava boldogít.

Ahogy beszéltünk, órák teltek,
hetek, hónapok, évek múltak
előre, hátra. Házak, kertek
lámpái villantak, kihunytak.

Tanár-szigor, ötös, dicséret,
intők, szerelmek, meghitt délutánok —
az asztalunkra raktam félszegen.
S anyám ezekből vacsorázott.

Bencze József

Fut a vonat

(JÓZSEF ATTILA EMLÉKÉRE)

Derekamon fut a szekér,
derekamon fut a vonat,
összekötök világokat,
összekötök vagonokat,
én elbírom súlyotokat,
el a súlyos bánatokat.
Derekamon fut a vonat,
ha sajnál majd visszatolat,
hej, vasfogat, kerékfogat,
kerék csattog, széthasogat,
szétüvöltöm bánatomat...
bánatában sín sikogat.
Lánykezekben liliom van,
eljöttem én valahonnan,
búcsút a sok kar lobogtat,
pöfögd széjjel az álmokat
füstödben a csillagokat!

EZ MÁR JELENT VALAMIT

Másodszor is kiváló lett a nagykanizsai üzemfőnökség

Nagykanizsán 1978. július elsején hívták életre a körzeti üzemfőnökséget. Azóta Kiscséripusztától a zalai olajvárosig terjed a határ, s a somogyszobi elágazással együtt ez több mint 200 kilométer vasútvonalat, 41 szolgálati helyet jelent a kétezer tagú kollektívának.

— Ma már mintegy 40 üzemfőnökség van a MÁV-nál. Ezért nagy volt az öröm, amikor megtudtuk: *ismét elnyertük a Kiváló üzemfőnökség címet, valamint a MÁV vezérigazgatója és a Vasutasok Szakszervezete elnökségének vörös vándorzászlaját* — újságolja a nagy eseményt *Schauta Károly* üzemviteli üzemfőnökhelyettes. — Két év alatt kétszer ugyanez az elismerés már jelent valamit.

A napokat nem jegyzik

A kitüntetéseket április 23-án adták át a főnökség vezetőinek. Az a nap az ünnepé volt, ám a hétköznapok száma annál több. A vasútnál nincs jelentősége az ünnepeknek, a hétvégi pihenőnapoknak, a vasutasok csak a vezénylést ismerik. *Mikola István* jegyvizsgáló sem a napokat jegyzi.

— Mikor lép ismét szolgálatba — kérdem a pihenőjét kezdő vasutast.

— *No, nézzük csak* — s elővesz egy papírfecnit.

Dátum helyett vonatszámok, szabadnap helyett karikák vannak rajta, ám Mikola Istvánnak ez többet jelent a naptárnál. Percnyi pontossággal mondja a forda kezdetét, végét. Hogy aztán ez csütörtök, vagy vasárnap, az mindegy, nem is érdekes, a fontos, hogy neki akkor fütyül a mozdony.

— *1949. március elsején léptem be a vasút kötelékébe, 1957 óta Nagykanizsán szolgálok. Ennyi év után percnyi pontossággal tudom a menetrendet.*

— *Ez a precizitás magánéletében is jelen van?*

— Erről a feleségemet kérdezze, ő az illetékes. Legalább annyira tudja a fordabeosztást, mint én. A munkából egyszer sem késtem.

S miközben a fordabeosztást tanulmányozzuk, szóba kerül a vasút jó és rossz oldala. Mivel kevés az utazólétszám a havi szolgálat ritkán esik 220 óra alá, annál többször 230 fölé. Ám a vasutat Mikola István szerint ezzel együtt szeretni lehet.

Itt valami mindig történik

— *Mindenesetre ehhez kell egy megértő feleség is, aki szintén így érez* — zárja mondandóját.

Lukács József hasonló érzésekkel, de más indítékkal ült tíz évvel ezelőtt mozdonyra. Őt a biztos kenyér helyett a nagyobb szabadságot jelentő sínpár késztette arra, hogy a vasutasok népes családját válassza.

— Az olajipari szakközépiskola után csak egy évet voltam fúrásnál, a családi hagyomány erősebbnek bizonyult. Édesapám ebben a hónapban ment nyugdíjba, váltókezelő volt Gelsén.

S míg az 1202/a számú szerelvény jegyvizsgálója több évtizedes házasság után megértésről beszélt, a fiatalabb nemzedék képviselője még csak most kóstolgatja a családfő szerepét.

— Mi tagadás, a feleségemben nem teng túl a lelkesedés a fordák iránt, de fizetéskor mindig megbékél a 6-7 ezer forint láttán — mondja a 31 éves fiatalember. — Én viszont mindig ilyen munkáról ábrándoztam. *Nincs szebb a végtelenbe tűnő sínpárnál, a rohanó vonatnál, s csak dagasztja az ember keblét a büszkeség, ha tudja: a mögötte ülő több száz utas sorsa valami miatt fontos, sürgős utazásának a mozdonyvezető a főszereplője.* Szabad időmben sem tudok szabadulni ettől a „mehetnéktől". Olyankor a Wartburgunkat vezetem. Valamikor az állandó utazási vágy hajtott a vasúthoz, s ha ismét választhatnék akkor is ez lenne a végállomás.

Pedig a két végállomás között mindig történik valami. Lukács István, aki CSM-ben utazik, magányos ember a két négyzetméteres vezetőfülkében, legfeljebb ha 12 óránál többet tölt munkában, akkor jár mellé társ. S amilyen öröm a 2000 lóerős „Szergej" megnyugtató zümmögése, olyan kellemetlen is tud lenni zabolátlansága.

— A tíz év alatt csak négyszer maradtam fekve, ami legfeljebb bosszúság. A két vonat elé fekvő ember, aki az öngyilkosságnak ezt a módját választotta, az érzékenyebben érintett. Olyankor nagyon sajnálom, hogy ekkora erő van a dízelben.

Mit mond a számok embere?

S hogy a kanizsai üzemfőnökség két egymást követő évben másodszor is kivívta magának a magas elismerést, az roppant szerteágazó, felelősségteljes munkát takar. Erről a számok mindentudója, *Jávor Endre* üzemgazdász beszél.

— A versenyben azonos mutatók alapján alakul ki a sorrend — kezdi, s gyorsan beavat a vasút szakzsargonjába. — *A menetrendszerűség öt év alatt 5 százalékkal javult, tavaly már meghaladta a 95 százalékot.*

A körülöttünk ülők elégedett bólogatása jelzi, meg is magyarázzák, hogy ez jó eredmény.

— Nálunk, ahol a Balaton-parton egyvágányú a pálya, a nemzetközi vonatok, vagy a máshol már késve indulók elverhetik a helyi vonatokat.

— Vagy éppen nekünk kell késve indulni a csatlakozó vonat bevárása miatt. Egyszóval nem egyszerű ez a kérdés — bólogat maga elé Schauta Károly. — *Ezért aztán a 100 százalék szinte csak elméleti szám a vasútnál.*

A kitérő után ismét visszakanyarodunk a számok birodalmába, ami végül a kiemelkedő sikert hozta. Példaként kapom az utasforgalmat, ami kétmillió olyan embert jelent, aki az üzemfőnökség területén váltotta meg a jegyét. Közösen szidjuk a korai telet is, ami „betett" a gördülékeny répaszállításnak, így bár 7 százalékkal nőtt az elszállított teher, az egymillió tonnát mégsem érték el.

— S mindemellett seregnyi intézkedés, jobb odafigyelés árán, kevesebb energiával értük el az újabb kitüntetést — teszi fel a koronát a beszélgetésre a számok embere. — A legfontosabb a dízelolaj, ebből a tervezetthez képest 400 ezer forinttal kevesebb értékűt használtunk fel.

Győri András

SZERGEJ BOHÓC BÉKÉSCSABÁN

A Vasutasok Szakszervezete Művelődési Házának vezetősége gondolt a tavaszi szünetet töltő gyerekekre, s egész héten gazdag program várta őket.

A legnagyobb sikert és érdeklődést — a gyermekek lelkének finomságát, minden rezdülését ismerő — *Szergej bohóc* érkezése váltotta ki.

A szó szoros értelmében, egymás hegyén-hátán, széken és a parkettra tett kispárnán, ölben és karon nézték, hallgatták a tiszta szívű, a móka mesterének műsorát. Az önfeledt kacagás, az emelkedett hangulat volt jellemző e délutánon.

Szergej Kurepovot minden gyerek és felnőtt a szívébe zárta és újra visszavárja Békéscsabára.

Munkavédelmi vetélkedők

Az április 10-én kezdődött és tíz napig tartott *nemzetközi vasutas munkavédelmi hetek* alkalmából április 13-án munkavédelmi vetélkedőt rendeztek a mátészalkai pályafenntartási főnökségen. A döntőn valamennyi főpályamesteri szakasz képviseltette magát.

A pályamunkások VMSZ és ABEO ismeretekből adtak számot. A legjobban a fehérgyarmati főpályamesteri szakasz kollektívái készültek fel és megszerezték a győzelmet.

Ugyanezen a napon rendezték a munkavédelmi vetélkedőt a körzeti üzemfőnökségen is. Az első helyet *Pipis Tibor* vonatvezető szerezte meg. Második *Tóth László* rendelkező forgalmi szolgálattevő, harmadik pedig *Biró László* mozdonyvezető lett.

Zs. B.

MEGJEGYEZZÜK

Foglalt kocsik – bosszankodó utasok

Április 26-án reggel a 332-es számú személyvonat (amely Hatvan és Salgótarján állomások között közlekedik) hat kocsijából hármat lezártak. Az ajtókra „Foglalt" feliratú bárcákat ragasztottak. Ennek oka az volt, hogy Hatvanból Mátraverebély állomásig a jászberényi Hűtőgépgyár 300 KISZ-fiatalja utazott. A csoport vezetője kibérelte a szerelvény felét.

A zsúfoltság miatt az utasok jogosan méltatlankodtak. Szerencsére akadt egy megértő jegyvizsgáló, aki az állomás eléggé át nem gondolt intézkedése ellenére kinyitotta a lezárt kocsik ajtajait, hogy senki sem maradjon le a vonatról.

A történtek után felmerült bennünk a gondolat: egy élelmes utazócsoport legközelebb az egész szerelvényt lefoglalja, és a menetrend szerint közlekedő vonatra ráírják: „Minden hely foglalt, a következő vonat egy óra múlva indul!"

Ez már figyelemre méltó, újszerű üzletpolitika, csak az a baj, hogy nem gazdaságos!

Sz. F.

ANYÁK NAPJÁN

Több gyerekes édesanyák köszöntése

Már hagyomány, hogy anyák napja tiszteletére szakszervezetünk székházában ünnepséget rendeznek a nagycsaládosok, illetve a gyermeküket egyedül nevelő édesanyák részére és megjutalmazzák őket. Az idén április 28-án került erre sor.

Az ünnepségre meghívott huszonhat édesanyát a szakszervezet elnöksége nevében *Prókai Sándorné*, a központi vezetőség mellett működő nőbizottság titkára köszöntötte, majd *Nagy Istvánné*, a nőbizottság elnöke mondott ünnepi beszédet. Méltatta többek között a több gyermeket nevelő szülők áldozatvállalását, felelősségét, és azt az erőfeszítést, amit a társadalom tesz gondjaik enyhítéséért.

Ezután a Népköztársaság úti általános iskola első osztályos tanulói énekkel, versekkel köszöntötték az édesanyákat, majd Nagy Istvánné átadta a pénzjutalmakat.

„CSODÁT MŰVELT VELEM AZ ANYÁM"

Több olyan középiskolai magyar szakos tanárt ismerek, akit ha éjjel felköltenek álmából, akkor is pontosan idéz a magyar és világirodalom nagyjainak alkotásaiból, de olyan tanár azt hiszem nincs még egy, mint *Halász Eszter*, mert ő egy vaskos regényt is el tudna mondani, pedig ötéves korában még azt sem tudta kimondani, hogy mama.

Beszédhibásan született. Hatéves korában nem vehették fel az iskolába, mégis 8 évesen már ragyogóan írt, és számolt.

— Nem túlzok, amikor azt állítom, hogy hároméves koromig életem minden mozzanatára pontosan emlékszem — meséli. — Édesanyám nélkül — akit sajnos már eltemettem — ma sem tudnék egy árva szót sem kiejteni. Egyetlen édesanyának sincs könnyű dolga, amíg gyermekét kihordja, megszüli, beteg éjszakáit átvirrassza, amíg az első szavakra, mozdulatokra, cselekvésre igazítja és elkíséri az iskolába. De az én drága édesanyámnak e sok-sok törődésért, gyermeke gőgicsélésének az öröme sem adatott meg.

Bár minden szavát értettem, amit ezerszer ismételve, végtelen türelemmel mondogatott, az én nyelvemet azonban valami démoni hatalom kötötte gúzsba, és csak makogtam, mint egy kecskegida.

Apám —, *aki MÁV-tisztviselő volt* —, minden áron gyógyintézetbe akart adni, de anyám hősiesen ellenállt. Speciális orvosokhoz hurcolt, és amikor semmi javulás nem mutatkozott, olyan dolgokra szánta el magát, amikre visszaemlékezve, ma is borsódzik a hátam.

Bújta az idevonatkozó orvosi szakkönyveket, beszédhibás gyermekek szüleivel cserélte ki tapasztalatait. Egyszer meggyújtott egy gyertyát az asztalon és a lángja fölé tartotta a kezem. *Fáj! Fáj!* — kiabálta. Én sírtam, hörögtem, s egyszer csak én is tisztán kimondtam: fáj!

Anyám az ölébe kapott, örömében táncolt, sírt, aztán nagy gonddal bekötötte a kezem. *Bibis* — mondogatta százszor, ezerszer — de meggyógyul. És ölelt, csókolt, határtalan szeretetének ezer jelével árasztott el.

Apám elámult, amikor hazajövet feléje nyújtottam a kezem s mondtam is, hogy fáj és már azt is hozzátettem, hogy bibis, de meggyógyul.

Aztán jöttek sorban a fizikai fájdalommal, vagy a váratlanul előidézett örömmel kiváltott szavak. Mintha valami iszonyatos prés alatt lettem volna, amely nemcsak a számon, hanem a bőrömön, az ujjam hegyén is szavakat sajtolt volna ki belőlem.

Emlékszem a nyolcadik karácsonyomra, amikor anyám talán száz csillagszórót is egycsokorba kötve akasztott fel kint az udvaron egy rúd tetejére és meggyújtotta. *Csodás! Csodálatos! Szép! Nagyon szép* mondogatta és én ismételtem. Valóságos tűzijáték volt. Megkérdezte örülök-e, s én akkor már olyan természetesen ki tudtam mondani, hogy örülök, mint más normális gyerek.

Meg-megdöccent, recsegett a folyamatos beszéd, az olvasás, de már verseket mondtam. Ó a versek! A hangsúly, a szóképzés: torkunkból a szájpadláson keresztül formálódik a k, ajkunk peremén az e, a nyelvünk tövétől a hegyéig a ropogós r, és így tovább. A szomszéd gyerekek körülültek és én könyv nélkül mondtam a meséket. Később annyit olvastam hangosan egy-egy regényt, hogy kívülről megtanultam.

Csodát művelt velem az anyám. Kinek lett volna türelme, ereje tíz iszonyatosan hosszú esztendő után odáig vezérelni engem, hogy végülis 4 év alatt — magánúton — jelesre elvégeztem az általános iskolát. Erre csak egy édesanya lehet képes!

Tizenöt évesen kerültem először iskolapadba, s a gimnáziumot — szintén jelesen — már nappalin végeztem. Végül az egyetemi tanulmányok után odaállhattam a katedrára beszélni, előadni, szép magyar nyelvet tanítani. Én, Halász Eszter, aki 6 éves koromban még nem tudtam kimondani, hogy mama. Fájdalom, hogy apám nem élhette meg ezt a csodát, mert még az érettségim előtt eltemettük. Az ő érdeme viszont, hogy édesanyámnak nem kellett dolgoznia.

Édesanyámat két éve temettem el, de ő bennem él, minden szavamban az ő szava cseng, minden mosolyomban az ő boldogsága virul, minden jajomban az ő riadalma rezdül.

Dávid József

SIKERSZAKOSZTÁLY

Szombathelyen büszkék a súlyemelőkre

Három év óta rendre nagy előnnyel nyerik a hazai pontversenyt. Két nemzetközi osztályú sportolójuk van, érvényes első osztályú minősítéssel tizennégy versenyző rendelkezik, tízen büszkélkedhetnek ifjúsági aranyjelvénnyel, a különböző válogatott keretekbe tízen kaptak meghívást a fölkészülés kezdetén.

A Szombathelyi Haladás VSE vitathatatlanul a legjobbak közé tartozik a hazai súlyemelő életben.

Fazekas Endre, a Magyar Súlyemelő Szövetség szakfelügyelője: — Hosszú évek óta a Haladást állítjuk példaképül a többi egyesület elé. Szombathelyen olyan munkát végeznek, amely minden tekintetben követésre méltó. *Kitűnő az utánpótlás-nevelés, szervezett az edzői tevékenység, eredményes a versenyeztetés, a menedzselés.* Nem véletlen, hogy pályakezdő, fiatal edzőinket rendszeresen ide küldjük tanulmányútra.

A Haladás töretlennek mondható sikersorozata több mint tíz esztendeje kezdődött. Akkor, amikor az egyesület kiemelkedő versenyzője, *Tóth Géza* visszavonult a tárcsák világából, legalábbis, ami az aktív versenyzést illeti... Hogy miért éppen ez az időpont jelenti a sikerszakosztály pályafutásának kezdetét, annak az a magyarázata, hogy Tóth Géza bebizonyította: *nemcsak a dobogón rendelkezett kiemelkedő képességekkel — edzőként, szervezőként is megállja a helyét.* Mindenekelőtt biztos alapokra helyezte az utánpótlás szervezését, toborzását. Segítőivel általános iskolák egész sorát járta végig, kereste, kutatta azokat a fiatalokat, akikben megvannak a súlyemelés alapkövetelményei: a megfelelő fizikum, a robbanékonyság, a laza ízület stb.

Ezen a módszeren ma sem változtattunk — magyarázza Tóth Géza. — Ehhez megnyertük magunknak az iskolák testnevelőit, akik sokat segítenek a kiválasztásban. Persze, a megfelelő alkati adottság még nem minden, kizárólag azokat a gyerekeket vesszük föl a szakosztályba, akik a tanulásban is a jobbak közé tartoznak. Nálunk négyesnél gyöngébb osztályzattal nem sportolhat senki sem...

Tóth Géza munkáját pillanatnyilag négy főfoglalkozású szakember segíti: *Berta János, Nagy Ferenc* és *Papp Tibor* edzők, valamint *Bokor János* technikai vezető. Kifejezetten utánpótlásedző nincs, mindenki minden korosztállyal foglalkozik, magyarán az edző a szárnypróbálgatástól kezdve gyakorlatilag a visszavonulásig irányíthatja tanítványát. Ez a módszer nemcsak a súlyemelésben, hanem a többi sportágban is ritka. Pedig előnyei vitathatatlanok: megszünteti az edzőváltozással járó kisebb-nagyobb lelki, szakmai töréseket s elejét veszi az ilyenkor szokásos edzői féltékenykedéseknek.



Antalovics Ferenc

Nemcsak a szövetség rangsorát vezeti a szakosztály, élen áll az egyesületen belül is. A Haladás VSE elsősorban súlyemelőire büszke!

Kikről is van szó elsősorban? Mindenekelőtt a két nemzetközi minősítésű versenyzőről, számos világverseny érmeséről, helyezettjéről: *Antalovits Ferencről és Rehus-Uzor Györgyről.* Nyomukban ott van az ifjúsági Európa-bajnokságon ezüstérmet szerzett *Wöller Tamás*, az ugyanitt ötödik helyezett *Kalmár József*, a nemzetközi minősítés küszöbén álló *Horváth László*, aztán *Galabos József, Sándor István* és még sokan mások...

Összesen százötven tagja van a szakosztálynak, s ami ennél is fontosabb — Tóth Géza vezető edző szavait idézzük —: *„Valamennyiben benne van a klasszikussá érés lehetősége..."* Ami, persze, még nem minden...

Számos hazai súlyemelő-szakosztály keresi, kutatja: vajon mi a szombathelyiek sikerének titka?

A válasz alighanem összetett, ám az alapvető ok szembeötlő. A magyar súlyemelősport — így a szakosztályok is — a nemzedékváltás gondjával küzd. A jó ideje tartó folyamat csak akkor fejeződik be, ha végre-valahára fölnő az új, nagy eredményekre jogosító nemzedék. Nos, Szombathelyen esztendőkkel korábban ismerték föl ezt az összefüggést, s nyomban cselekedtek is... *A Haladásnak nem voltak, s ma sincsenek lyukas évjáratai*, a fiatalok folyamatosan vették — veszik — át az idősebbek örökét. Magyarán: mindig akad, aki kimagasló eredményekkel fémjelzi a város súlyemelő életét...

Amit tegnap (a versenyző) Tóth Géza jelentett, azt ma Antalovits és Rehus-Uzor, holnap talán Wöller, Kalmár, Horváth és a többiek jelentik. Nincs megállás...

(pilhál)

Kitüntetett szolnoki atléták

A Magyar Atlétikai Szövetség április 11-én Budapesten, a Vígszínházban tartotta országos értekezletét, ahol többek között kitüntetéseket, jutalmakat adtak át a sportág kiemelkedő versenyzőinek, edzőinek. *Szalai József*, a Szolnoki MÁV-MTE válogatott 400 méteres gátfutója az 1980-as év *„Legjobb utánpótlás sportolója"* címet és azzal járó díszplakettet, edzője *Kocsis István* testnevelő tanár, szakedző az 1980-as év *„Legeredményesebb utánpótlás edzője"* címet és díszplakettet kapta. *Paróczai András* az egyesület válogatott középtávfutója pedig a *„15-szörös válogatott"* jubileumi plakettet vehette át.

MHSZ-lövészverseny

Kettős miskolci siker a Péceli úton



A miskolci igazgatóság győztes lövészei (Óvári Árpád felvétele)

Április 25—26-án a Ferencvárosi VSK Péceli úti lőtere hangos volt a fegyverropogástól. Ott rendezték meg *a 12. országos MHSZ vasutas Felszabadulási Kupa kispuskás emlékversenyt.* A hagyományos lövészbajnokságra valamennyi vasútigazgatóság, továbbá a Vasúti Főosztály és a záhonyi üzemigazgatóság küldte el négytagú csapatát, illetve egyéni versenyzőit, akik többnyire a csapatokból kerültek ki.

A verseny az előírt forgatókönyvnek megfelelően, menetrendszerűen zajlott. A rendezésből oroszlán részt vállalt a rendezőigazgatóság KISZ-szervezete, amelynek tizenöt tagja segédkezett a lőállásokban, s az étkeztetésnél.

A versenyen a babért, mind csapatban, mind egyéniben — nagy fölénnyel — *a miskolciak aratták le.* A többi csapatnál nagy küzdelemben dőlt el a helyezések sorrendje. A budapestiek és a záhonyiak helyezését például mindössze egy köregység döntötte el a vendéglátók javára.

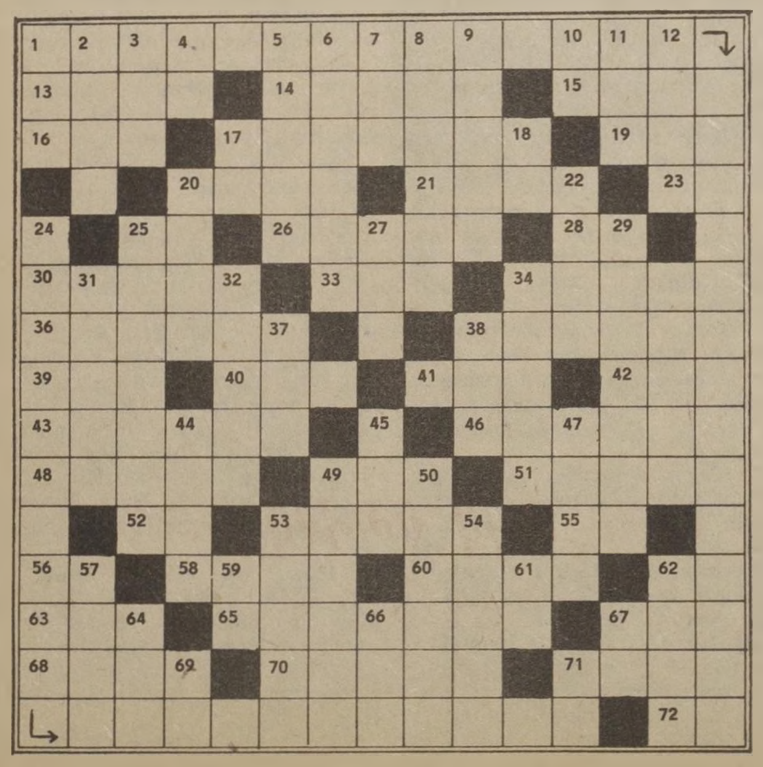
A végeredmény a következőképpen alakult: csapatban első *Miskolc* 722, második *Pécs* 683, harmadik *Debrecen* 672, negyedik a *Vasúti Főosztály* 668 ponttal.

Egyéniben harmincöt induló volt. Első *Szabó Béla* (Miskolc) 185, második *Dargai László* (Miskolc) 182, harmadik *Bori Bernát* (Miskolc) 181, negyedik *Jureczki István* (Pécs) 171 ponttal.

A verseny befejezése után *Móricz Dezső*, a budapesti igazgatóság MHSZ honvédelmi klubjának titkára köszönte meg a versenyzők részvételét, a rendezők közreműködését. Ezt követően *Nagyrónai László* vasútigazgató-helyettes átadta az értékes díjakat a helyezetteknek.

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 Lapkiadó Vállalat
1964 Bp. VII., Rákóczi út 54.
Telefon: 224—818
Felelős kiadó: dr. Jandek Géza
a Népszava Lapkiadó Vállalat
igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 215—11 859
81—1694. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460—6000

KERESZTREJTVÉNY



Vízszintes: 1. Július 1-én lép érvénybe. 13. Nóta szerint magas fa. 14. Tolvaj. 15. Afrikai fűfélék. 16. Békaporonty. 17. Borotvapenge. 19. Tartó. 20. Majomfajta. 21. Mértani fogalom. 23. Salvo titulo. 25. Egymást követő betűk. 26. Össze-vissza rohan. 28. Olasz folyó. 30. ... Nicolae, román történetíró. 33. A fej része. 34. Nápoly tűzhányója. 36. ... rasa. 38. Volt szláv fejedelemség. 39. Betűpótlással főzi. 40. Tulajdonos. 41. Szép szó. 42. Fémes elem. 43. Nem sűrűn. 46. Vissza: kanalas orvosság. 48. Gyümölcskocsonya. 49. Iparos. 51. Gyümölcstartó is (ék. hiány). 52. Tetejére. 53. Kés, bicska. 55. Névelő. 56. Lábahang. 58. ... imium, vegyjele Nd. 60. Huszár másalhangzói. 62. Tág. 63. Nem használ. 65. Ókori sémi nyelvű nép. 67. Házi szárnyas. 68. A Balaton jege teszi. 70. Tüzet lokalizál. 71. Ülőmosdó. 72. Az arzén vegyjele.

Függőleges: 1. Svéd pénz. 2. Hangszer. 3. Csigafajta. 4. Rag. 5. Női név. 6 Lefolyástalan sóstavak neve. 7. Részben van. 8. Zala megyei község. 9. Szerencsejáték. 10. Kicsinyítő képző. 11. A Duna mellékfolyója. 12. ... Anita, amerikai írónő. 17. A gallium vegyjele. 18. Igekötő. 20. Betűpótlással átomfejtő, büvész. 22. Gépkocsi márka. **24. Az év végéig kell kidolgozni.** 25. Latin döntőbíró. 27. Harag páratlan betűi 29. A holtak istene Egyiptomban. 31. Lakható hely a sivatagban (ék. hiány). 32. Alba tulajdona. 34. Világtalanok. 35. Meztelenül és végek nélkül. 37. Karmain vége. 38. Haza. 44. Nemzetség, nagy család. 45. Ijedős. 47. Örmény női név. 49. Szégyenében ide szeretne süllyedni. 50. Serleg. 53. Hegy a Sínai félszigeten. 54. Keverten futsz. 57. Magánének. 59. E. A. 61. Kettős másalhangzó. 62. A főváros egyik része. 64. A hét vezér egyike. 66. ... áris, zápfog. 67. Római 51 69. Hangtalanul néz. 71. B. T.

Beküldendő: vízszintes 1. és függőleges 24

Beküldési határidő: 1981. május 22.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Utazási és szállítási tanácsadás. Az autót is szállító vonatok

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 7. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Belinszky Ferenc, Kisvárda, Felszabadulás lakótelep 4.; Jóvér Mihályné, Tiszafüred, Fürst S. u. 28.; Dénes Józsefné, Vecsés, Vasvári Pál út 14.; Botrágyi József, Budapest XV., Rekettye u. 56.; Velő László, Almásfüzitő, Fő út 26.

HÍREK

MÁJUS 1-TŐL

A szocialista országok forgalmában megváltozik a vasúti menetjegyek ára

A MÁV vezérigazgatósága értesíti az utazóközönséget, hogy a szocialista országok vasúti együttműködési szervezetének döntése alapján május 1-től 50 százalékkal emelkedik a szocialista országokba irányuló forgalomban a vasúti menetjegyek ára. Ugyanilyen értékben lesz nagyobb a nem szocialista országokba irányuló utazásoknál is a vasúti menetdíj a magyar vonalakon. A díjemelést elsősorban az energiaárak növekedése tette szükségessé.

— **Előadás.** Debrecen állomáson a közelmúltban egészségügyi előadást tartott dr. Pénzes Katalin üzemorvos a nőgyógyászati betegségekről és a rákszűrés fontosságáról. Az előadáson, amelyet a körzeti üzemfőnökség vöröskeresztes vezetősége rendezett, százan vettek részt.

— **Jutalomjáték.** A győri körzeti üzemfőnökség élenjáró dolgozói, brigádjai részére a szakszervezeti bizottság és az üzemi pártbizottság ajándékműsort szervezett a vasutasok művelődési házában. Déry Tibor Talpsimogató című egyfelvonásos színjátékát a győri Alfa amatőr színház mutatta be.

— **Nyugdíjasbúcsúztató.** Barna Béla, Hatvan állomás gurításvezetője április végén nyugdíjba vonult. 1946-ban került a vasúthoz, Hatvan állomáson pedig — különböző beosztásban — 27 éve szolgál. A kiváló vasutas tiszteletére a Kandó Kálmán brigád — melynek ő is tagja volt — rendezett ünnepséget.

— **Taggyűlés.** Salgótarján állomás szakszervezeti bizottságának nyugdíjascsoportja a közelmúltban tartotta félévi beszámoló taggyűlését. Fazekas József főbizalmi tájékoztatta a résztvevőket a végzett munkáról és a soron következő feladatokról.

— **Kiállítás.** A székesfehérvári körzeti üzemfőnökség szocialista brigádjainak életéről és munkájáról kiállítás nyílt a vasutasok Vörösmarty Mihály Művelődési Házában. Az érdekes kiállítást Rácz Alpár, a körzeti üzemfőnökség vezetője nyitotta meg.

— **Kommunista műszak a rokkantakért.** A soproni pályafenntartási főnökség V-ös számú gépesített mozgó pályamesteri szakaszának Petőfi, Jurij Gagarin, Radnóti Miklós és Ifjúsági brigádja kommunista műszakot tartott. Fertőszentmiklós állomás I-es számú vágányának felépítménycseréjénél dolgoztak összesen 296 órát. A munkáért járó bért — 5500 forintot — a vasutas rokkantak javára ajánlották fel.

— **Névadó ünnepség.** A pécsi körzeti üzemfőnökség KISZ-bizottsága, a szakszervezeti bizottsággal közösen névadó ünnepséget rendezett április 17-én az igazgatóság ÉHF tervezőcsoportjában és a vontatási üzemegységnél dolgozó 15 szülő gyermeke részére. A rendezők ajándékkal kedveskedtek a szülőknek és a gyerekeknek.

— **Nyugdíjastalálkozó.** Várpalota állomás Ságvári Endre szocialista brigádja, a veszprémi körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottságának segítségével nyugdíjastalálkozót rendezett a nemrég nyugdíjba vonult forgalmi és pályafenntartási dolgozók részére.

— **Munkavédelmi kiállítás.** A hatvan-füzesabonyi pályafenntartási főnökség KISZ-klubjában — a vasutas munkavédelmi hetek keretében — munkavédelmi kiállítást rendeztek, amelyet a főnökség valamennyi szakaszának brigádjai is megtekintettek.

— **Élenjárók.** A kisterenyei szertárfőnökség dolgozói évek óta kiváló szinten teljesítik vállalásaikat. Az elmút évi tejesítményük alapján a közelmúltban adták át a kollektívának az Élenjáró szolgálati hely kitüntetést.

— **Társadalmi munka.** Százötven veszprémi vasutas — a városi pártbizottság és a tanács felhívására — társadalmi munkában megtisztított egy 1500 négyzetméteres elhagyott területet a MÁV-telefonközpont környékén.

Lakáscsere

Elcserélném szolnoki egy plusz két félszobás, összkomfortos, 62 négyzetméteres MÁV-bérlakásom budapesti MÁV- vagy tanácsi lakásra. Hármas csere is érdekel. Cím: Váry Ottó, Szolnok, Mátyás kir. u. 2. V/1. 5000. Telefon: 01/17-62, vagy 343-935.

Elcserélném budapesti háromszobás, 90 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat kisebb tanácsi lakásra. Telefon este: 261-392.

Elcserélném egy szoba komfortos, második emeleti lakásomat másfél vagy kétszobásra, lehetőleg vasutas dolgozóval. Érdeklődni lehet 8-tól 16 óráig a 172-669; 17-18; 23-11; 18 órától a 336-064-es telefonszámon. Liebhart.

Elcserélném másfél szoba összkomfortos, budai MÁV-bérlakásomat ballatoni, vagy más üdülőtelepi tanácsi lakásra, vagy kis kertes házra. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet reggel 10—12-ig, este 18—22-ig a 652-382-es telefonszámon.

Elcserélném szolnoki kétszobahallos, 65 négyzetméteres, gázfűtéses MÁV-bérlakásomat budapesti vagy környéki hasonló nagyságú MÁV- vagy tanácsi lakásra vasutas dolgozóval. Kertes ház is érdekel. Szebeniné: 61-60.

Elcserélném Dunakeszi-Gyártelepen levő kis kertes, két szoba összkomfortos, gázfűtéses, nagyméretű MÁV-bérlakásomat másfél szoba komfortosra Budapest területén. Tanácsi vagy MÁV-bérlakás is érdekel. Érdeklődni lehet: Balázs Ferenc, Dunakeszi-Gyártelep, Állomás sétány 15. I. 4. Telefon: 82-74.

UTASELLÁTÓ

Utazását ugyan Önnek kell
Terveznie, de
A kényelméről már
Színvonalas
Ellátással mi gondoskodunk.
Legyen vendégünk éttermeinkben,
Látogassa büféinket, pavilonjainkat!
Átvállaljuk utazási gondjait,
Terített asztallal, sokféle szolgáltatással
Olcsó árakkal várjuk!

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXV. ÉVFOLYAM, 10. SZÁM ÁRA: 1,30 FORINT 1981. MÁJUS 19.

A központi vezetőség napirendjén

A MÁV VI. ötéves vállalati tervjavaslata

A termelést s a gazdálkodást segítő szakszervezeti munkának jobban kell igazodnia a megváltozott helyzethez

A központi vezetőség május 6-án ülést tartott. Az elnökségben foglalt helyet *Szücs Zoltán*, a MÁV vezérigazgatója, *dr. Tóth László*, a KPM főosztályvezetője, *Gyócsi Jenő*, a vasutas-szakszervezet elnöke, *Kajcsa József*, és *Feleki Pál* alelnök, *Koszorús Ferenc* főtitkár, *Tolnai Ildikó* titkár.

Az ülést *Gyócsi Jenő* nyitotta meg. A napirend ismertetése és elfogadtatása után a testület elsőként a MÁV VI. ötéves vállalati tervjavaslatát, s a terv végrehajtását segítő szakszervezeti feladatokról készült előterjesztést vitatta meg.

A tervjavaslat már a bevezetőjében utal arra, hogy a népgazdaság VI. ötéves tervének alapvető célkitűzései lényegében meghatározzák a közlekedés, ezen belül a MÁV feladatait is.

A társadalmi és gazdasági fejlődéssel, s a tovább bővülő nemzetközi kapcsolatokkal együtt a szállítási igények is növekednek. A MÁV-val szemben jelentkező igények növekedési ütemét egyrészt meghatározza a népgazdaság egészének mérsékeltebb növekedési üteme, másrészt pedig az, hogy a többlet szállítási feladatból *a vasúti közlekedésnek nagyobb részarányt kell vállalnia, mint amilyent az V. ötéves tervidőszakban vállalt.*

Az elkövetkező öt év alatt a MÁV utaskm teljesítményét 4—7 százalékkal, míg az árutonnakm teljesítményét 7,5—9,6 százalékkal kell növelni. A növekedés üteme a tervidőszak első felében mérsékeltebb, a második felében intenzívebb. Az 1985. évi tervezettt teljesítmények pontosabb behatárolására a terv első kétévi teljesítményei alapján kerül sor. Így a tervidőszak második felét tekintve a terv ma még nagymértékben nyitott.

A növekvő teljesítményeket a termelékenység, az energiával való takarékosság, az eszközkihasználás fokozása, az üzem- és munkaszervezés tökéletesítése útján, a biztonság növelésével és a már elért minőségi színvonal további javításával kell kielégíteni. *Az előirányzatok egyébként összhangban vannak a népgazdasági terv össz-közlekedési előirányzatával*, mely 1985-re 1980-hoz képest a tömegközlekedés teljesítményeinek 8—9 százalékos, míg az összes áruszállítási teljesítmény 12—14 százalékos növelését irányozza elő.

A népgazdasági terv előírásainak megfelelően a tervjavaslat a vállalati gazdálkodás hatékonyságának növelésével számol, ami kifejeződik a jövedelmezőségi mutató előirányzott javuló tendenciájában és a vállalat önfinanszírozó jellegének erősödésében.

Ami a vasút főtevékenységét, a szállítási feladatokat illeti, *a terv 1985-ben 284—286 millió utassal és 136—138 millió tonna áruval számol.*

A személyszállításban elsősorban a belföldi távolsági forgalomban növekedés, a nemzetközi utasforgalomban pedig stagnálás várható. A hivatásforgalomban az utasforgalom jelentős hányada továbbra is a vasútra hárul. A munkáltatás rendjében bekövetkező változások — az ötnapos hét általános bevezetése — várhatóan erőteljesen megnöveli a hétvégi, turisztikai jellegű és üdülési célú utazásokat.

A vasútnak erre körültekintően kell felkészülnie, miként arra is, hogy a következő években növekedjen a személyszállítási szolgáltatások színvonala. Hogyan? Erre is választ ad a tervjavaslat: *az utazási szükségletekhez jobban alkalmazkodó menetrend kialakításával, a vonatgyakoriság növekedésével, magas fokú biztonsággal, korszerűsítésekkel és az utaskiszolgálás javításával.*

(Folytatás a 3. oldalon)

Egyeztették a szállítási feladatokat

Magyar–szovjet vasúti tárgyalások

A magyar—szovjet vasúti állandó munkacsoport a napokban tartotta ülését a szovjetunióbeli Tarnopolban. A magyar küldöttséget *Urbán Lajos* közlekedés- és postaügyi államtitkár, a szovjet delegációt *Ivan A. Jemec* szovjet vasútügyi miniszterhelyettes vezette.

A tárgyaló felek megvizsgálták az 1981. évi eddigi kereskedelmi áruszállítások tapasztalatait, eredményeit, majd egyeztették a következő hónapok feladatait és az 1985-ig várható igényeket. Eszmecserét folytattak a vasúti szállítás korszerűbb és gazdaságosabb módozatainak feltételeiről és lehetőségeiről, valamint a közlekedési ágazatok közötti munkamegosztás hatékonyabbá tételéről.

A vasút áprilisi teljesítménye:

10 millió 862 ezer tonna áru és 23 millió 540 ezer utas

Áprilisban a vasút kielégítette a vele szemben felmerült szállítási igényeket. Az elszállított *10 millió 862 ezer tonna áru a bázishoz viszonyítva 101,5, a tervet alapul véve 98,7 százalékos teljesítésnek felel meg.* Jelentősen nőtt az áruszállítás átlagos távolsága, így a díjszabási árutonna-kilométer teljesítése 103,8, illetve 101 százalékra alakult.

Az összes áruszállításon belül a bázishoz képest a belföldi forgalom 0,3 százalékkal csökkent, míg az export-, import- és tranzitrelációkban fuvarozott árumennyiség 20, 1,5 és 1 százalékkal nőtt.

A kocsiigényes áruforgalom 1980 áprilisához képest 1,4, a tervhez viszonyítva pedig 1,7 százalékkal nőtt. A vasúton fuvarozásra feladott élőállat-küldemények — megrakott teherkocsiban kifejezett — volumene 4,9, ezen belül a belföldi szállítások mennyisége 2,5, az exportfuvarozásoké pedig 5,4 százalékkal haladta meg az 1980 áprilisában elért szintet. A könnyen romló áruknál viszont az összehasonlítási alaphoz viszonyítva 18,2 százalékos csökkenés következett be.

Az áruszállítás átlagos távolságát a múlt év azonos időszakához képest 4,4 km-es felfutás, a késetten kirakott teherkocsik darabszámát pedig 9,8 százalékos emelkedés jellemezte. A teherkocsik statikus terhelése minimális mértékben csökkent. A szállítási távolság felfutása kedvezően, a késedelmes rakodás és a csökkenő statikus terhelés kedvezőtlenül hatott a szállítókapacitás-kihasználásra.

Mindent egybevetve, a teherkocsik árutonna-kilométerben kifejezett napi termelékenysége *a bázishoz viszonyítva 2,5 százalékkal nőtt*, ami végül is a rendelkezésre álló szállítókapacitás kihasználásának fejlődésére utal.

Lényegesen javult az áruszállítás minősége is. A vonatfeloszlatások száma például *a kilépő vonatoknál 48,2, a belföldi vonatoknál pedig 30,5 százalékkal kevesebb volt*, mint egy évvel korábban. A gépre várási esetek száma 29,9 százalékkal csökkent, a tehervonatok menetrendszerűsége pedig minimális mértékben ugyan, de javult. A minőséget tekintve kedvezőtlen, hogy a vonatácsorgási esetek mennyisége mintegy egyötödével meghaladta a bázisszintet.

A tehervonati vontató járművek napi kihasználását illetően a gőzvontatásnál 102,9, a villamos vontatásnál 99,7, a kis dízel-mozdonyoknál 101, a nagy dízel-mozdonyoknál pedig 102,5 százalékos tervteljesítést ért el a vasút.

Áprilisban a vasút *23 millió 540 ezer utast szállított*, amely a bázishoz viszonyítva 95,9, a tervhez képest pedig 96,3 százalékos teljesítésnek felel meg. Az utaskilométer teljesítése várhatóan 96,4, illetve 91,6 százalékot tesz ki.

A személyszállítás minőségét fejlődő tendencia jellemezte. *A menetrendszerűség 97 százalékról 97,2 százalékra, ezen belül a nemzetközi vonatoknál 59,1 százalékról 61,4 százalékra nőtt.* Az egy késetten közlekedett vonatra jutó késési idő hálózati szinten 34,9 percről 27,4 percre, a nemzetközi vonatoknál pedig 54,2 percről 46,4 percre csökkent.

A MÁV-NAK ÉS A VOLÁNNAK IS ÉRDEKE

A szolgáltatások színvonalának emelése

Együttes ülést tartott a közlekedési és a vasutas-szakszervezet elnöksége

A Közlekedési és Szállítási Dolgozók, valamint a Vasutasok Szakszervezetének elnöksége május 5-én együttes ülést tartott Budapesten, a Volán Tröszt tanácstermében. Az ülésen megjelent *Urbán Lajos* közlekedés- és postaügyi minisztériumi államtitkár és *dr. Bukta László*, a SZOT életszínvonal politikai osztályának vezetője.

A két ágazati szakszervezet vezető testülete a MÁV—Volán személy- és áruszállítási együttműködésének eddigi tapasztalatairól, továbbfejlesztésének lehetőségeiről — különös tetkintettel az oda- és elfuvarozásokkal kapcsolatos szakszervezeti feladatokra — készült közös előterjesztést vitatta meg. Az írásos anyaghoz előbb a két előterjesztő, *Szücs Zoltán*, a MÁV vezérigazgatója, és *Tapolczai Kálmán*, a Volán Tröszt vezérigazgatója, majd *Tolnai Ildikó* a vasutas, illetve *Arató Árpád*, a közlekedési szakszervezet központi vezetőségének titkára fűpött szóbeli kiegészítőt.

Az írásos előterjesztés és a szóbeli kiegészítők nyomán egyébként világosan kirajzolódtak a két nagy szárazföldi közlekedési alágazat több mint két évtizedes együttműködésének formái és tapasztalatai. Az együttműködés legrégibb formája a vasúti és az autóbusz-csatlakozások rendszerének a kiépítése, fenntartása és fejlesztése. *Ma naponta 13 ezerszer csatlakoznak a buszok a vonatokhoz.*

Természetesen az együttműködés ennél sokrétűbb. Hiszen az árufuvarozásban méginkább egymásra utalt a MÁV és a Volán. Különösen napjainkban, amikor mindkét vállalat eljutott oda, hogy csak nehezen tudja teljes járműparkját gazdaságosan üzemeltetni. Magyarán szólva, az év első felében kapacitásfeleslleggel rendelkeznek.

Ami az áruszállítást illeti, hosszabb távon a vasút a gazdaságosabb, ám a pályaudvarokra és onnan teherautókkal kell az árut rendeltetési helyére fuvarozni. *Ha jó a kapcsolat, zökkenőmentes az együttműködés, csökken a be- és kirakási idő, gyorsan eljut a célhoz. Ez nemcsak vállalati, hanem népgazdasági érdek is.* A közös feladatok megoldásához, az együttműködés javításához már eddig is nagymértékben hozzájárultak a MÁV—Volán komplexbrigádok. Jelenleg 169 brigádban 2033 vasutas és 2175 Volán-dolgozó vesz részt.

A napirend vitájából mindkét elnökség tagjai aktívan kivették a részüket. A legtöbben arra kerestek választ: *miként és miben lehetne tovább javítani a két fuvarozó vállalat együttműködését?* Mindenekelőtt a közlekedési szolgáltatások színvonalának emelésében, a személy- és árufuvarozási igények szervezett, gyors és gazdaságos kielégítésében. *Urbán Lajos* államtitkár ehhez még azt is hozzátette: *ebben a két vállalat között van és kell hogy a jövőben is legyen egészséges verseny!*

Szóba kerültek a mozgalmi és a szociálpolitikai együttműködés időszerű kérdései is. Többen is javasolták, hogy a MÁV és a Volán szakemberei a jövőben még céltudatosabban egyeztessék fejlesztési koncepciójukat, *s törekedjenek közös beruházások, vasút- és autóbuszállomások, raktárak, szociális és kulturális létesítmények építésére.* Csakis így, az együttműködés továbbjavításával érhető el, *hogy a MÁV és a Volán ne vetélytársak, hanem egymás segítőtársai legyenek*, s a vállalati érdekek szem előtt tartása mellett kövessenek el mindent a népgazdaság szállítási igényeinek maradéktalan kielégítése érdekében.

V. F.



Volán-tehergépkocsiról vagonba kerül a konténer Laczkó Ildikó felv.

VITA A KOLLEKTÍV SZERZŐDÉSRŐL

A bizalmitestület állásfoglalása a vasutasok érdekeit szolgálja

A szakszervezeti bizottságok, a bizalmiak aktív közreműködésével hozzáértéssel segítették a kollketív szerződésben foglaltak érvényesülését. Eredményesen képviselték a vasutasok érdekeit. Röviden így összegezhető a szegedi területi szakszervezeti bizottság véleménye az 1976—80-as évekre szóló MÁV Kollektív Szerződés végrehajtását segítő szakszervezeti tevékenységről, amelyet legutóbbi bizalmitestületi ülésükön fogalmaztak meg.

Az 1976—80-as évekre szóló kollektív szerződés végrehajtásának értékelése és az új szerződés tervezetének határidőre történő elkészítése nemcsak a gazdasági vezetők, hanem a szakszervezeti szervek számára is nagy feladatot adott.

Az elmúlt időszak tapasztalatai azt bizonyítják, *hogy helyes volt a bizalmiak bevonása a kollektív szerződések végrehajtásának és módosításának, valamint az új szerződés megkötésének megvitatásába.* Ma már a dolgozók nemcsak a kollektív szerződések szabályainak megalkotásában vesznek részt, hanem a gyakorlati megvalósításban is.

A közelmúltban az igazgatóság területén 21 szolgálati helyen rendezték meg a kollektív szerződéssel kapcsolatos bizalmiértekezleteket. E tanácskozásokat megelőzően a gazdasági vezetők a beszámolók írásos anyagát eljuttatták a szakszervezeti bizottságokhoz. A tisztségviselők megfelelő előkészítés után tartották meg a csoportértekezleteket, ahol kérték a dolgozók véleményét. Utána ezt tolmácsolták az együttes üléseken.

A tanácskozásokra a gazdasági vezetők és a partner-szakszervezeti szervek együttműködése, a gondok megoldásának keresése volt a jellemző. Lényegében ez tükröződött a bizalmiak testületi ülésén is, amikor az igazgatóság területét érintő értékelésről volt szó. *A vasútigazgató beszámolójában elmondotta, hogy a tervidőszakban az 5,7 százalékos létszámcsökkenés ellenére is teljesítették a személy- és áruszállítási célkitűzéseket.* Személyszállítás terén főként az elmúlt évben átvett vonalrészek hatására egymillióval több utast szállítottak. Emelkedett a gyorsvonatokon utazók száma, nőtt az átlagos utazási távolság. Az új vontatójárművek beállításával az 1975. évi 25,3 százalékról 3,7 százalékra csökkent a gőzvontatás aránya, s gyakorlatilag a gőzösök kiszorultak a személyszállításból. A tervidőszak végére 39 Bz motorvonat, 93 lengyel személykocsi beszerzésével, a villamosított vasútvonalak átadásával, 59 km távolságon felszerelt automata térközbiztosító berendezés és 184 fénysorompó üzembe helyezésével lényegesen javultak a műszaki feltételek.

Az áruszállításban az előirányzatot három évben is túlteljesítették. Az 1975-ös évhez viszonyítva nőtt az elszállított árumennyiség, és jobban kihasználták a vontatójárműveket és a teherkocsikat. Az elmúlt években a vonatkísérők létszáma az igazgatóság öt telepállomásán 252-vel csökkent. Ennek ellenére évente 60—80 dolgozót rendeltek a budapesti pályaudvarokra.

A bizalmitestületi ülés részvevői két fontos témában is állást foglaltak. *Az egyik, a havi egyszeri fizetés bevezetése, a másik pedig az utazószemélyzet lakáson töltött készenlétének bevezetésével kapcsolatos javaslat.*

G. J.

Mesedélelőtt az óvodában

Miskolcon, a Lévai utcai óvodában a közelmúltban mesedélelőttöt rendezett a gyerekeknek a Vörösmarty Művelődési Ház, amelynek vendége *Marék Veronika* írónő volt. Az óvodások már jól ismerik Marék Veronika műveit: a *Boribon* és *Annipannit*, valamint a nemrég megjelent *Kippkopp a fűben* című mesekönyveket, amelyek illusztrációit is a szerző készítette.

Képünkön az írónő a Kippkopp a fűben című meséjét mondja és illusztrálja.

Kép és szöveg:
Szatmári János



Vasutas képzőművészek tárlatai

A *szegedi vasutas képzőművészeti kör* tagjai az elmúlt hetekben több kiállításon, tárlaton mutatták be alkotásaikat. Legutóbb, április 2-án Szegeden, a Bartók Béla Művelődési Központban megnyílt megyei amatőr képző- és iparművészeti kiállításon 12-en vettek részt. A kiállított festményeket, grafikákat nagy érdeklődéssel szemlélték a látogatók.

Üvegkiállítás a művelődési házban

Április 24-én délután a szombathelyi vasutasok Haladás Művelődési Házában üvegkiállítást nyitott meg *Horváth Jánosné*, a Szakszervezetek Vas megyei Tanácsának titkára. A bemutatót a Salgótarjáni Üveggyár munkáiból a vasutas kultúrotthon és a szombathelyi Sávária mozi szervezte. Részt vett az ünnepélyes megnyitón a gyár két üvegtervező iparművésze, *Hamza Erzsébet* és *Takács Géza* is.

A két művész közel 250 egyedi darabjából és garnitúrájából álló — főként a közhasználatban ismert — munkáját május 7-ig tekinthették meg az érdeklődők. A tárlatot a vasi megyeszékhely szolgálati helyeinek vasutas szocialista brigádjain kívül a város több üzemének, gyárainak és intézményeinek szocialista brigádjai is megtekintették.

Szellemi vetélkedő Szolnokon

A szolnoki csomópont művelődési házában *A bizalmiak jog- és hatásköre* címmel vetélkedőt rendeztek, amelyen nyolc csapat mérte össze tudását. A csapatok tagjai szakszervezeti bizalmiak, gazdasági vezetők és szocialista brigádvezetők voltak.

A versenyzőknek az üzemi demokráciával, a szocialista brigádmozgalommal, valamint a bizalmiak jog- és hatáskörével kapcsolatos kérdéskre kellett válaszolniuk. A csapatokban a partner gazdasági vezetők és a brigádvezetők is helyet kaptak. Ennek célja az volt, hogy elmélyítsék kapcsolatiakat és megismerjék egymás jogait, kötelességeit.

A győzelmet a forgalom I-es műszak versenyzői szerezték meg a pályafenntartás és a kocsiszolgálat csapatai előtt.

T. E

Találkozások

Már 10 éve is elmúlt, hogy nyugdíjban vagyok, de a vasúttól nem tudok elszakadni. Vannak közülünk, akik már az első világháborúban, többen a második világháborúban is a vasútnál dolgoztak. *Ha volt is valamikor szakmai sovinizmus, masiniszta és forgalmista, váltókezelő és pályaőr, fűtő vagy pályamunkás között, nálunk nyugdíjasoknál ez sohasem okozott gondot.* Mi már nem hordjuk az egyenruhát, mint a „békebeli" magasgalléros nyugdíjasok, de azt hiszem ez nem is lényeges. Ma már békés egymás mellett élés van az aktív vasutasok között is, hiszen a korszerű üzemvitel közös irányítás alá vonta a szakszolgálatokat. Az élet könyörtelen, hiszen minden évben többen örökre eltávoznak közülünk.

A kecskeméti vasutas kultúrotthonban szoktunk találkozni félévenként. A legutóbb tartott taggyűlésen 200-an jelentünk meg. *Kassai Kálmán*, a nyugdíjascsoport elnöke számolt be az eredményekről. Ő mindenütt ott van, ahol segíteni kell. Az egész tagság rajong érte. Valamikor pályafenntartási előmunkás volt, és a legjobb eredményeket érte el csapatával. *Pedig akkor még szalonnán, tarhonyán éltek a pályamunkások és lábbal hajtották a pályakocsit.*

Nagyon sajnáljuk, hogy mostanában már ritkulnak a találkozásaink. Mi örülünk, ha látjuk és elbeszélgethetünk egymással. A kecskeméti nyugdíjasok összetartanak, tartják, ápolják a kapcsolatot az aktív dolgozókkal is.

A szakszervezet 90 ezer forint szociális segélyben részesítette az erre rászoruló nyugdíjasokat. *Az elmúlt évben 60 üdülőjegyet kaptunk, nyolcan pedig ingyen üdülhettek egy hónapig Balatonbogláron és Vonyarcvashegyen.*

A taggyűlés után még sokáig elbeszélgettünk volna, de sajnos a vidékieknek indult a vonat. Fél év múlva ismét találkozunk . . .

Bálint István
Kecskemét

Madár János:

ANYÁM

A szavak világát
ajkadról
ismerem.

Te adtál nevet
a kőnek,
a fának,
az égnek is.

Tiéd a Föld,
tiéd a Hold,
a tenger is.

Május 1. alkalmából

Felavatták a Landler járműjavító új, korszerű művelődési intézményét

A Landler Jenő Járműjavító Üzem a múlt évben ünnepelte fennállásának 75. évfordulóját. Az üzem vezetői és dolgozói még az év elején úgy határoztak, hogy folytatják a kongresszusi versenyt és újabb munkasikerekkel köszöntik az évfordulót. Természetesen emögött, kimondva vagy kimondatlanul ott lebegett a cél: mindent el kell követni a *Kiváló üzem* cím elnyeréséért.

A kollektívák erőfeszítéseit siker koronázta. Az üzem 104,7 százalékra teljesítette termelési tervét. A termelékenység 6,4 százalékkal haladta meg a tervezettet. A végzett munkát fémjelző többi mutató is hasonlóan alakult. Ezzel a teljesítménnyel *első helyen végeztek a járműjavítók közötti munkaversenyben és elnyerték a Kiváló üzem kitüntető címet.*

A kitüntetést április 29-én *Pullai Árpád* közlekedés- és postaügyi miniszter és *dr. Szabó Miklós*, a budapesti területi szakszervezeti bizottság titkára, a vasutas-szakszervezet elnökségének tagja adta át az üzem vezetőinek.

Ebből az alkalomból még egy nevezetes esemény színhelye volt a Landler járműjavító. Közvetlenül a kitüntetés átadása után került sor az új művelődési ház avatására. Az egykori „Kaszinó" helyén felépült létesítmény főbejárata előtt rendezett házi ünnepséget *Kereszturi Ferenc*, az üzem főmérnöke nyitotta meg, majd méltatta az építés körülményeit. Ezután *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes átadta rendeltetésének az új kulturális intézményt.

A művelődési ház építési terveit a MÁV Tervező Intézet 1976-ban kezdte el. Egy évvel később a kivitelező — a MÁV Magasépítési Főnökség — lebontotta a régi épületet, és elkészítette az alapokat. Az építkezés azonban — a kivitelező egyéb, fontosabb munkái miatt — lassan haladt.

1979-ben ütemtervet dolgoztak ki az építkezés meggyorsítására. A járműjavító üzem szocialista brigádjai is akcióba léptek. Közreműködésükkel készült például el a nagyterem födémszerkezete. Az üzem gazdasági és társadalmi vezetői is segítették a kivitelezés szervezését. *A cél az volt, hogy 1980 novemberére, az üzem fennállásának 75. évfordulójára elkészüljön a művelődési ház.* A technológiai berendezéseket szállító és szerelő MÁV Szak- és Szerelőipari Főnökség dolgozói is hozzájárultak ahhoz, hogy decemberben megkezdődhetett a műszaki átadás.

1981-re már csak kisebb munkák maradtak. Az ízléses, minden igényt kielégítő modern kultúrotthon végül széles körű összefogással elkészült, és azt átadták rendeltetésének. Az új létesítményben most már megkezdődhet a kulturális munka, a közművelődés szolgálata.

Közvetlenül az avatás után az előtérben üzemtörténeti fotókiállítás fogadta a közönséget, majd a színháztermében neves fővárosi művészek adtak műsort.



Május 6-án anyák napi ünnepséget rendeztek a rákospalotai MÁV-óvodában. Képünkön a középső csoportos óvodások köszöntik az óvónőket és az ünnepségen jelen levő édesanyákat
(Laczkó Ildikó felvétele)

PÁLYÁZATI FELHÍVÁS

A Hazafias Népfront Budapesti Bizottsága, a Szakszervezetek Budapesti Tanácsa, a KISZ Budapesti Bizottsága, Budapest Főváros Tanácsa V. B., a Fővárosi Művelődési Ház

Brigádunk története

címmel pályázatot hirdet. A pályázaton részt vehetnek a fővárosi vállalatok, intézmények, szövetkezetek brigádjai.

A pályázat lehetőleg a következőket tartalmazza:

1. A brigád története megalakulásától napjainkig.

a) Krónikaszerűen, a brigád összetételének változásai, személyi cserélődés, közösségi megmozdulások, patronálások, üzemi és lakóhelyi közéletben való részvételük stb.

b) A brigád gazdasági, politikai helye, szerepe a munkahely egészében, pl. az üzemi demokrácia gyakorlásában, újítómozgalomban, munkaversenyben való részvétele stb. A munkahely technikai felszereltsége hogyan változott a közelmúltban és a változó feltételek milyen új követelményeket támasztottak a brigádközösséggel szemben.

2. A brigád tagjai egyéni életútjának alakulása, s abban a brigád, mint közösség szerepe, pl. tanulás, továbbképzés, előléptetés, egymás segítése stb.

A pályaművek feltétlenül emeljék ki azokat az eseményeket, melyeket a brigád tagjai meghatározónak, fontosnak tartanak brigádjuk történetében, közösséggé válásuk folyamatában, eddigi eredményeikben, s esetleges kudarcaikban. Rendkívül lényegesnek tartjuk, hogy gazdasági és politikai történetük mellett sok színes részletet ismertessenek mindennapjaikról

A pályázatok beérkezésének határideje: *1981. szeptember 15.*

Az I—X. helyezett pályaművek 1000—7000 Ft díjazásban, valamennyi értékelhető pályamű könyvjutalomban részesül.

Eredményhirdetés: *1981. novemberében a Fővárosi Művelődési Házban.*

A pályaműveket a következő címre kérjük beküldeni: *Fővárosi Művelődési Ház, Budapest XI., Fehérvári út 47. 1119.* A borítékra kérjük ráírni: a brigád nevét, a munkahely pontos címét és a pályázat címét.

SZABAD IDŐBEN

Hasznos elfoglaltság a házikertben

Kora délelőtt is van már ereje a napnak. Egyre több a tennivaló a ház körül, a konyhakertben.

— *Nekem jót tesz, no meg muszáj is, mert az asszony a gyerekekkel elment az anyósomékhoz* — hagyja félbe a kerti munkát, és invitál beljebb *Tibor József* házigazda Bánrévén.

— Gondoltam teszek-veszek délig, így jobban telik az idő. Aztán délután majd ledőlök egy kicsit pihenni, mert csak éjszakára megyek szolgálatba.

— Szép ez a ház, és a munkahely is közel van.

— *Nyolc éve költöztünk ebbe a szolgálati lakásba.* Az biztos, hogy kényelmes és egy jókora kert is van hozzá.

— Nem helybeliek?

— *Most már igen, én legalábbis úgy érzem, 1953-ban egy Sárospatak melletti kis községből, Visről jöttem a vasúthoz dolgozni.* Arrafelé nem nagyon volt akkoriban munkalehetőség. Itt kezdtem Bánrévén a pályafenntartásnál segédmunkásként. Aztán 1957-ben bevonultam katonának. Leszerelés után elvégeztem a gépkezelői, 1964-ben pedig az előmunkás tanfolyamot. *Így dolgoztam, mígnem öt éve áthelyezéssel a forgalomhoz kerültem. Azóta is itt, a II. őrhelyen vagyok, most már vezető váltóőr.*

— Gondolom, amikor átkerült, egyszeriben minden megváltozott.

— *Persze, eleinte nagyon szokatlan volt az éjszakázás, és a sokkal nagyobb felelősség tudata is nyomasztott egy kicsit. Egy-egy éjjeli szolgálatban átlagosan 30—40 vonat van, nappal pedig 36—38. Nem unja el magát az ember.*

— Bánréve határőr falu. Mit jelent ez az itt szolgálóknak?

— *Sokadmagammal én is öt éve vagyok önkéntes határőr.* Ezt már az ember kimondatlanul is természetesnek érzi. Sőt, a helyi önkéntes tűzoltó csapat parancsnokhelyetteseként is tevékenykedem, de a focicsapatot is elkísérem ahová csak lehet. S a Csehszlovák—Magyar Barátság szocialista brigádnak vagyok a vezetője.

— Nem sok ez egy kicsit?

— Ha nem így lenne, nem is tudom mi volna velem.

— És a család?

— A nagyobbik lányom 13 éves, vegyész szeretne lenni. A kisebbik most 10, és még száz terve van. Feleségem Ózdon dolgozik. Ami egyébként a munkámat illeti, az eltelt öt év alatt zökkenőmentes volt a szolgálat. Igaz, ez nemcsak az én érdemem, hanem a munkatársaké is. Ez az, amit egyedül nem lehet jól csinálni.

Látó János

A központi vezetőség napirendjén

A MÁV VI. ötéves vállalati tervjavaslata

(Folytatás az 1. oldalról)

Az áruszállítási teljesítményeket illetően is vannak jó elképzelések. Ilyenek az árukezelési helyek kiszolgálásának javítása, az egységrakományképzést elősegítő konténeres és rakodólapos árutovábbítás fokozása, hatékonyabb kereskedelmi politika alkalmazása, különösen a növekvő tendenciájú export és tranzitszállításoknál. De ugyanez elmondható a belföldi szállítások szervezésére és lebonyolítására is. Hiszen alapvető vállalati és népgazdasági érdek: *a vasúton leghatékonyabban végezhető szállítások ténylegesen ide terelődjenek.*

A szakszervezeti szervek feladatait tartalmazó írásos előterjesztés is kiemeli, de a vitában felszólalók is hangoztatták: *a népgazdaság a jelenlegi helyzetben a vasúttól a meglévő eszközök jobb kihasználását, a szállítási feladatok magasabb színvonalú végzését követeli meg.* A visszafogott fejlesztési források miatt a szállítási igények egyegyre magasabb színvonalú kielégítése és egyben a vasút gazdálkodási mutatóinak javítása csak a belső tartalékok teljesebb feltárásával, elsősorban a munka- és üzemszervezési intézkedésekre alapozott fejlesztésekkel valósítható meg. A tervidőszak szigorúbb gazdálkodási feltételei mellett *alapvető követelmény az időközbeni változásokhoz való gyors alkalmazkodás is.*

A tagság érdekében

A VI. ötéves tervidőszak feladatainak teljesítése nem képzelhető el a vasutas dolgozók egyetértő, aktív részvétele nélkül. Ezért fontos szerepe van a lebontott tervek megismertetésének, elfogadtatásának, a végrehajtásra való agitációs tevékenységnek. Tovább kell javítani a munkaverseny- és újítómozgalom szervezési, értékelési rendszerét, a különböző demokratikus fórumokon elhangzott építő szándékú javaslatok gyorsabb és hatékonyabb felhasználására kell törekedni.

A vállalati terv sikeres végrehajtásának feltétele *a termelést, gazdálkodást segítő szakszervezeti munka megváltozott körülményekhez igazodó továbbfejlesztése.* Alapvető feladatunk, hogy a tagság érdekeit képviselve hajtsuk végre a vasút VI. ötéves terv célkitűzéseit a kettős funkció alapján:

a) sajátos eszközeinkkel segítjük a gazdálkodói tevékenységet,

b) egyben védjük a munkavállalói érdekeket is.

Ebben az értelemben a terv végrehajtása során szakszervezeti szerveink szerepe elsősorban politikai jellegű, mert a gazdasági intézkedések emberi oldalát, az emberekre és a gazdaságpolitikára gyakorolt hatását minden szinten folyamatában kell elemeznünk. Különösen fontos, hogy milyen változások következnek be a gazdasági, szociális és munkavédelmi, a jövedelmi viszonyokban, hisz ezeket elemezve alakítjuk ki érdekvédelmi feladatainkat.

Több variációban

A központi vezetőség állásfoglalásában megállapította, hogy a MÁV VI. ötéves tervidőszakra szóló tervjavaslata *a népgazdasági elvárásoknak megfelelően, a vasutas dolgozók, a vállalat érdekeinek szem előtt tartásával, a változó gazdasági és gazdálkodási körülmények figyelembevételével készült.* A fejlesztési források legsürgősebb feladatokra való koncentrálásával igyekszik megteremteni az igények és lehetőségek összhangját.

A testület javasolta a MÁV vezetőinek, hogy a terv végleges kialakítása során a szállítási teljesítmények és ehhez kapcsolódóan a gazdálkodási mutatók sávos megadásához hasonlóan — a vállalati eredmény alakulásától függően — a vállalati kategóriájú *fejlesztési keretek* is több variációban kerüljenek kidolgozásra.

A központi vezetőség ugyanakkor hiányolta az állomások, csomópontok és rendezőpályaudvarok arányos fejlesztésének elmaradását. *A terv ugyanis nem biztosítja az elengedhetetlenül szükséges állomási rekonstrukciót.* Ez pedig előbb-utóbb akadályozójává válik a menetrendszerű közlekedésnek, s a kocsiforduló idő csökkentésének.

A központi vezetőség az állóeszköz-fejlesztésen belül *jónak találta és elfogadta a szociálpolitikai fejlesztések tervezett arányát, az egyes ellátásformák, valamint azok területenkénti megosztását.* Az elmúlt tervidőszakhoz képest a mennyiségi fejlődés dinamikája ugyan lassúbb, visszafogottabb lesz, de reális célként csak egy visszafogottabb mennyiségi fejlesztés irányozható elő. Ezért az eddiginél nagyobb figyelmet kell fordítani a minőségi ellátásra, valamint olyan belső tartalékok feltárására és kiaknázására, amelyek nem beruházások függvénye.

Szociálpolitika

A szociálpolitikára tervezett összeg forrásonkénti bontása alapján megállapította, hogy a fejlesztési alapból elkülönített rész kivételével *valamennyi forrás meghaladja az V. ötéves tervidőszak tényleges ráfordítását.* Így összességében az elmúlt tervidőszakhoz viszonyított 2 százalékos előirányzat csökkenés kizárólag a fejlesztések területén érezteti hatását. A szociális juttatások, és az ellátás eddig elért szintjének tartását — pénzügyi szempontból – a források biztosítják.

Nem így a munkavédelem. Ez a fejezetrész ugyanis színvonalában és konkrétságában alatta marad a vállalati tervjavaslat többi fejezetének. *A munkavédelemre előirányzott 7,5 milliárd forint arányaiban elfogadható. A helytelen tervezési gyakorlat miatt azonban csak általános követelmények kerültek megfogalmazásra* így a terv végrehajtása nehezen ellenőrizhető.

A központi vezetőség végülis az írásos előterjesztéseket, az állásfoglalással és a határozattal együtt — a vitában elhangzott észrevételeket és javaslatokat is figyelembe véve — elfogadta. A testület ugyancsak elfogadta a kongresszusi határozatok végrehajtására készült intézkedési tervet, a 1/2 százalékos ÖTA 1980. évi mérlegbeszámolóját, a vasutas-szakszervezet 1980. évi pénzügyi gazdálkodási tevékenységéről készült jelentést, a vasutas társadalombiztosítás mérlegbeszámolóját.

Ünnepi ülés, emléktábla-avatás



Kajcsa József alelnök avató beszédét mondja

A napirendek megvitatása után a központi vezetőség ünnepi ülést tartott a Vasúti Munkások Országos Szövetsége megalakulásának hetvenötödik évfordulója alkalmából. *Feleki Pál* alelnök köszöntötte az ünnepi ülésre meghívott veteránokat, majd *Gyócsi Jenő*, a vasutas-szakszervezet elnöke mondott ünnepi beszédet.

Bevezetőjében emlékeztetett arra, hogy 75 esztendővel ezelőtt, 1906. május 6-án tartotta alakuló kongresszusát a magyar vasutasok első legális szakszervezete, a Vasúti Munkások Országos Szövetsége. A vasutasok harca élet- és munkakörülményeik javításáért, egyidős a vasúttal. Magyarországon az 1867-es kiegyezéssel teremtődtek meg a munkásság szocialista szervezkedésének objektív és szubjektív feltételei. 1904 második felében országszerte meggyorsult a vasúti munkások osztálytudatos szervezkedése. A *Magyar Vasutas* 1905. március 1-től hetenként jelent meg, s új, díszes fejléce hirdette, hogy a mozgalomhoz a rendszeresített és kinevezett vasutasok közül is mind többen csatlakoznak.

Gyócsi Jenő a továbbiakban részletesen elemezte a mozgalom fejlődését, majd így folytatta:

— 1906 végére a Vasúti Munkások Országos Szövetsége Magyarország negyedik legnagyobb taglétszámú országos szakszervezete lett. *Nyolcvankilenc helyi csoportjában 18 000 tag tömörült.* A szövetséghez tartozott Magyarország összes szervezett dolgozóinak több mint egytizede. A Vasúti Munkások Országos Szövetsége internacionalista munkásszövetség volt.

Ezek után ismertette a szövetség harcát a vasutasok érdekeiért, szervezeti életének emlékezetesebb eseményeit.

Az ünnepi ülést követően — délután — az évforduló alkalmából *emléktáblát avattak, amelyet a Rottenbiller u. 5/a. számú ház falán helyeztek el,* emlékeztetve arra, hogy abban az épületben volt az első legális vasutas-szakszervezet, a Vasúti Munkások Országos Szövetségének központi helyisége.

Az avató ünnepségen, amelyen jelen volt *Tolnai Ildikó*, a vasutas-szakszervezet titkára is — *Kajcsa József* alelnök mondott beszédet, majd *Feleki Pál* alelnök leleplezte a táblát, és a vasutas-szakszervezet elnöksége nevében elhelyezte az emlékezés koszorúját. A MÁV Vezérigazgatóság nevében *Szücs Zoltán* vezérigazgató, a vasutas-szakszervezet KISZ-szervezete képviseletében pedig *Ábri Ferenc*, a közgazdasági és szociálpolitikai osztály munkatársa helyezett el koszorút.



Az emléktábla előtt a szakszervezet, a vezérigazgatóság és a KISZ képviselői helyezték el az emlékezés koszorúit

(Laczkó Ildikó felvétele)

Nemcsak a MÁV érdeke!

Üresek-e az üres kocsik?

Az ország keleti kapujában, Záhonyban teljesítek szolgálatot. Mint köztudott, a mi üzemigazgatóságunk igényli a legtöbb üres, normál vasúti kocsit. A Szovjetunióból érkező árukat csak akkor tudjuk gyorsan átrakni, ha van elegendő vagon. Az utóbbi hónapokban a kocsiellátásra nincs panasz, az átrakómunkások folyamatosan dolgozhatnak. Az örömbe azonban sajnos üröm is vegyül. Mint a gépesített rakodási főnökség fővezénylője ez utóbbi miatt fogtam tollat, pontosabban azért, hogy felhívjam az illetékesek figyelmét arra, hogy *„az üres normál kocsi" címen érkező vagonok a valóságban nem üresek.*

Egyre gyakrabban tapasztaljuk, hogy mielőtt a fedett vagy nyitott normál kocsiba megkezdhetnénk az áruk berakását, előbb azt ki kell üríteni. *Nem ritka, hogy egy-egy vagonban 8-10 mázsa műtrágya, 200-300 tégla, 3-4 köbméter zúzottkő, több mázsa korom, mész vagy brikett van. A tartálykocsikban nagy mennyiségű üzemanyag lötyög.* Az átrakómunkások ezeket az anyagokat kidobják a kocsikból, aztán — mivel erre a célra külön tárolóhely nincs — beletaposják a földbe. Sokszor elgondolkoztunk már azon, *hogy vajon hány millió forint érték megy így veszendőbe? Megengedhetjük-e magunknak ezt a mérhetetlen pazarlást?!* Utasítás rögzíti, hogy a fuvaroztatóktól a kocsikat az állomások csak tisztán vehetik vissza. A tények azt bizonyítják, hogy ezt az állomásokon nem ellenőrzik! De bizonyára a címzett vállalatoknak sem hiányzik a kocsikban maradt több mázsa műtrágya, vagy egyéb ki nem rakott áru.

A munkások gyakran kérdezgetik egymástól, hogy vajon mit szólna az a vállalat vagy téesz, ha a vagonban maradt tíz mázsa műtrágyára ráraknánk a sertéstápot?

Én úgy gondolom, hogy mindez nemcsak a MÁV ügye, hanem a népgazdaságé is. Tehát valamennyiünké! Ezért — az adminisztratív intézkedéseken kívül — szemléletváltozásra is szükség van. *Az enyém és a miénk fogalmával úgy látszik még sokan nincsenek tisztában!* Én nem vagyok gazdaságpolitikai szakember, de állampolgári kötelességemnek tartom, hogy a pazarlásnak erre a módjára felhívjam az illetékesek figyelmét. Mindazokét, akik tehetnek és akarnak is tenni valamit ennek megszüntetése érdekében.

Bízom abban, hogy egyre többen érzik majd magukat illetékesnek ebben a kérdésben, és igyekeznek megakadályozni a pazarlást — nemcsak mint hivatali, hanem mint egyszerű állampolgári minőségben is!

Kovács József
Záhony

Szekszárdi pályaépítők

Legfőbb erényük a megbízhatóság

A szekszárdi pályafenntartási főnökség területén 17 szocialista brigád dolgozik, köztük az 1959-ben alakult 27 tagú *Dobó István* többszörösen kitüntetett kollektíva.

A brigád munkaterülete a Pécs külváros és Pécsudvard közötti szakasz, valamint Pécs-Bányarendező állomás. A pályafenntartási munka sokat korszerűsödött az utóbbi két évtizedben. A gépek segítsége ellenére azonban még mindig szükség van a fizikai munkára is, aztán az időjárás viszontagságait is tűrni kell.

A Dobó István brigád általában a hagyományos eszközökkel végzi a pályafelújítást. Ők készítették a Zsolnai Porcelángyár iparvágányát és a a pécsi deltát is. *Hogy a Budapest—Pécs vonalon ne legyen forgalomkorlátozás, a közelmúltban több éjszakán át felújították a mohácsi úti átjárót.* Rekordidő alatt fejezték be Pécs-Bányarendező állomáson hat vágány cseréjét.

Hosszan lehetne még sorolni azokat az erényeket, teljesítményeket, amelyekért a *MÁV Kiváló Brigádja* címet adományozták a kollektívának.

A 27 tagú brigád élen jár a szakmai-politikai továbbképzésben és a művelődésben is. Gyakran szerveznek közös kirándulást, múzeum-, mozi- és színházlátogatást. Ebben a nagy családban igazán közösek a gondok és örömök. Jól példázza ez az is, hogy amikor *Kovács Jánosné*, egyedül élő munkatársuk háza leégett, egy emberként vettek részt az újjáépítésben.

A szigorú szakaszmérnökök szerint a Dobó brigád munkája mindig precíz, megbízható. Ezt bizonyítják a műszeres ellenőrzések is. Ahol ez a brigád pályát javított vagy felújított, ott biztonsagosan roboghat a vonat... **D. J.**

Gazdaságpolitikai fórum

A Ferencvárosi Vasutas Dolgozók Művelődési Házának szocialista brigádklubjában április 24-én gazdaságpolitikai fórumot rendeztek, amelynek vendége volt *Maráz Béla*, a Vezérigazgatóság 1. szakosztályának vezetője és *Fehér László*, az üzemviteli osztály vezetője.

Maráz Béla a MÁV VI. ötéves tervi felújítási és fejlesztési célkitűzéseiről beszélt, ismertette a nagyobb beruházásokat, rekonstrukciókat. Fehér László a személy- és áruszállítás gondjairól, perspektívájáról tartott előadást.

Az előadók ezután kérdésekre válaszoltak.

Boszorkányperek Zala megyében

A nagykanizsai vasutasok Kodály Zoltán Művelődési Házában április 13-án, a nyugdíjasok részére előadást tartott *dr. Pegré Alajos* kandidátus Zala megye egykori boszorkánypereiről. A múlt században zajlott boszorkányperekről és az ezzel kapcsolatos történetekről a hallgatók többsége közvetlen hozzátartozóitól is sokat hallott. Az előadás után ezeket a történeteket elmesélték dr. Pegré Alajosnak, aki a megye történetének lelkes kutatója.

KÉZIMUNKA-BEMUTATÓ PÁPÁN

Ismét befejeződött egy kézimunka-tanfolyam *Pápán.* A vasutasok klubjában négy hónap alatt — a tavalyihoz hasonlóan — sajátították el a legszükségesebb kézügyességi, esztétikai tudnivalókat az állomás asszonyai és leányai. A tanultakat kiállításon mutatták be, amelyet az érdeklődők április 28-tól május 10-ig tekinthették meg.

A kézimunka-bemutatóval egyidejűleg állították ki *Takács Sándor* fafaragó népművésznek több mint harminc alkotását is.

TUDÓSÍTÓINK JELENTIK A ZÁSZLÓ- ÉS OKLEVÉLÁTADÁSI ÜNNEPSÉGEKRŐL

Az elmúlt évben végzett kiemelkedő eredményeik alapján — mint arról lapunk 8. számában is tájékoztattuk olvasóinkat — több vasúti szolgálati helyet, igazgatóságot, üzemfőnökséget, üzemet tüntettek ki. Az ebből az alkalomból rendezett kitüntetés-átadási ünnepségekre a május 1-ét megelőző napokban került sor. A zászló- és a kiváló címekkel járó oklevélátadási ünnepségekről — a teljesség igénye nélkül, tudósítóink segítségével — készítettünk összeállítást.

Gyöngyösi Kitérőgyártó Üzem

Összehangoltabb munka = növekvő termelékenység

A gyöngyösi Kitérőgyártó Üzemben április 23-án rendeztek ünnepséget a *Kiváló Üzem* kitüntetés átadása alkalmából. *Kelemen Árpád*, az üzemi igazgatója beszédében méltatta az elmúlt évi eredményeket, a munkaverseny-mozgalomban elért sikereket.

Hangsúlyozta többek között, hogy az V. ötéves tervben vállalt feladatokat határidő előtt — 1980. november 13-ra — teljesítették. Tavaly, a termelési tervet, amely 543 millió forint volt, 102 százalékra teljesítették. Jó eredményeket értek el a tartalékalkatrész-gyártás terén is. Az üzem jó munkáját tükrözi, *hogy a termelékenység munkaóránként 2,5 százalékkal növekedett.* Ebben nagy szerepe volt az üzemfejlesztésnek, új gépek vásárlásának is. A gyártási folyamatok korszerűsítésére majdnem kétmillió forintot fordítottak. Új termelésirányítási szervezetet hoztak létre, amelynek hatására összehangoltabb, gyorsabb lett a munka.

Az üzemben már hagyomány, hogy a kiemelkedő nemzeti ünnepek, politikai évfordulók tiszteletére pótfelajánlásokat tesznek a szocialista brigádok. Az MSZMP XII. kongresszusa és hazánk felszabadulásának 35. évfordulója alkalmából indított munkaversenyben 41 brigád 584 tagja vett részt. A kollektívák a különféle társadalmi munkákban is jeleskedtek. *Az elmúlt esztendőben 15 700 óra társadalmi munkát végeztek.* Részt vettek ezenkívül iskolák, óvodák és egyéb intézmények fejlesztésében. *Ennek a munkának az értéke meghaladta az 520 ezer forintot.*

Az igazgató ezek után ismertette az idei legfontosabb feladatokat, terveket is. *Hangsúlyozta, hogy az 567 millió forint értékű kiemelt termelési tervet csak termelékenyebb, az eddiginél is hatékonyabb munkával lehet teljesíteni.* Az első negyedévi eredmények biztatóak, hiszen túlteljesítették a tervet.

Kelemen Árpád ünnepi megemlékezője után *Kummer István*, a vezérigazgatóság 6. szakosztályának vezetője és *Keresztúri Ferenc*, a vasutasszakszervezet elnökségének tagja átadta a Kiváló Üzem, az üzem *Rakéta* szocialista brigádjának pedig a *Magyar Népköztársaság Kiváló Brigádja* kitüntetéseket. Ezután egyéb elismerések, személyi kitüntetések átadására került sor. Ezenkívül 242 dolgozót részesítettek pénzjutalomban. Ennek összege meghaladta a 120 ezer forintot.

K. S.

Budapest—Ferencváros

A szocialista brigádok voltak a kongresszusi munkaverseny motorjai

Az V. ötéves tervidőszakban elért eredményei alapján a ferencvárosi csomópont az idén ismét elnyerte a kiváló címet. Ebből az alkalomból április 28-án ünnepséget rendeztek a ferencvárosi vasutasok művelődési házában, amelyen megjelent *Horváth László*, az MSZMP KB tagja, az Országos Tervhivatal elnökhelyettese, *Klézl Róbert* közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettes, *dr. Szabó Miklós*, a budapesti területi szakszervezeti bizottság titkára, az elnökség tagja, *Gál Lászlóné*, a IX. kerületi pártbizottság első titkára, és *Barabás László*, a KISZ IX. kerületi bizottságának titkára.

Az ünnepséget *Biró Lajos*, az állomás szakszervezeti bizottságának titkára nyitotta meg, majd *Horváth László*, az MSZMP KB tagja emlékezett szólásra. Tolmácsolta a Központi Bizottság üdvözletét a ferencvárosi vasutasoknak, és méltatta a szocialista brigádmozgalom jelentőségét. Utána átadta az MSZMP KB *Kongresszusi oklevelét* a vontatási főnökségen dolgozó *Baross Gábor* motorszerelő szocialista brigádnak.

Ezután *Berendi Tibor* állomásfőnök mondott beszédet. Ismertette az V. ötéves tervidőszakban elért eredményeket. Hangsúlyozta többek között, a vontató és vontatott járművek gazdaságosabb kihasználására tett törekvéseket, az induló gyorstehervonatok nagy teljesítményű gépek terhelését 54 tonnával növelték. Ez is hozzájárult ahhoz, hogy az induló gyorstehervonatok menetrendszerűségét állandóan 96 százalék felett tudták tartani, amellett, hogy a forgalom növekedett. A pályafenntartási szakszolgálat dolgozóit is dicséret illeti, hiszen kicseréltek 31 csoport kitérőt és lefektettek 30 ezer folyóméter sínt.

A vontatási főnökség 104 százalékra teljesítette tervét, a kocsijavító műhely dolgozói pedig 109 százalékra teljesítették futójavítási tervüket.

Ezután *dr. Szabó Miklós*, a területi szakszervezeti bizottság titkára, az MSZMP XII. kongresszusa, illetve hazánk felszabadulásának 35. évfordulója tiszteletére indított munkaverseny sikeréről beszélt. *Emlékezett arra, hogy a vasútnál Ferencárosból indult ez a verseny*, amelyhez a brigádok százai csatlakoztak. A munkasikerek elérésében elismerés illeti a társigazgatóságoktól kirendelt vasutasokat is, akik távol otthonuktól helytálltak posztjukon. Nekik is köszönhető, hogy nőtt a teherkocsik kihasználása és kevesebb üzemanyaggal működtek a vontató járművek.

Az ünnepi beszédek után került sor a kitüntetések átadására. A kollektívák közül Ferencváros állomás *II. Rákóczi Ferenc* szocialista brigádját a Közlekedés, posta és hírközlés kiváló brigádja címmel tüntették ki. A MÁV Kiváló Brigádja kitüntetést a *Béke*—MHSZ, valamint a *Che Guevara* szocialista brigádok kapták. Ezenkívül mintegy 180 ezer forint jutalmat osztottak ki a ferencvárosi csomópont dolgozó között.

Az ünnepség után az Állami Operaház művészei szórakoztatták a részvevőket.

Séra Sándor

Záhonyi üzemigazgatóság

Növekedett a rakodógépek kihasználása, javult az átrakómunkások foglalkoztatása

Kettős ünnepet tartottak Záhonyban április 29-én. Az üzemigazgatóság elnyerte a kiváló címet, míg a záhonyi állomáson dolgozó *Kilián György* szocialista brigád az MSZMP Központi Bizottságának *Kongresszusi oklevelét* vehette át a múlt évi munkaversenyben elért eredményekért.

Az üzemigazgatóság a szovjet vasutak által felkínált árumennyiséget feltartás nélkül fogadta. *Összesen 14,5 millió tonna áru elszállításáról gondoskodott.* Az árubelépés megváltozott struktúrája — több volt a munkaigényes darabáru, a tranzit küldemény — az eddigieknél is több munkát kívánt az átrakókörzettől.

Tavaly nehezebb körülmények között dolgoztak az üzemigazgatóság vasutasai. *A tervezettnél 0,9 tonnával több volt az egy kocsiba rakott áru súlya, javult az átrakómunkások foglalkoztatása, a rakodógépek kihasználása. Csökkent a széles nyomtávú szovjet kocsik átlagos tartózkodási ideje.* Kiemelkedő eredmények születtek az üzemanyag-megtakarításban, amelynek a múlt évi értéke közel hárommillió forint. Tovább javultak a dolgozók munkakörülményei is. Rádiós tolatási körzeteket alakítottak ki, és konténereket helyeztek el a szabadban dolgozók ellátásának javítására. *A dolgozók átlagkeresete 4,7 százalékkal nőtt, és több mint 12 millió forintot osztottak szét prémiumként az üzemigazgatóság hat és fél ezer dolgozója között.*

Az eredmények elérésének egyik biztosítéka volt a szocialista versenymozgalom. A határforgalmi munkaversenyben a szovjet vasutasokkal együtt dolgoztak. A szocialista brigádok a vállalat 70 ezer óra helyett 75 ezer órát teljesítettek társadalmi munkában. Dolgoztak többek között a kézi átrakóban és a sportpálya építésénél is.

Az ünnepségen *Tóthné Kiss Mária*, az MSZMP Központi Bizottságának tagja adta át a Kongresszusi oklevelet *Papp Sándor* kocsimesternek és a *Kilián* brigád tagjainak: *Árva Andrásnak, Barna Jánosnak, Gazdag Istvánnak, Kovács Ferencnek, Sarkadi Lászlónak, Szatlóczki Andrásnak* és *Szegvári Józsefnénak.*

Az elért eredményekhez *dr. Rimóczi László* szakosztályvezető gratulált, s Kajcsa József, a vasutasszakszervezet alelnöke is elismerően szólt a példamutató helytállásról. Kiemelte, hogy lényegesen javultak a dolgozók munkahelyi körülményei, megoldott a munkásszállítás.

A *Kiváló üzemigazgatóság* címet tanúsító oklevelet *dr. Rimóczi László* és *Kajcsa József* adta át *Rigó Zoltán* üzemigazgatónak és *Hideg Nagy Jánosnak*, a szakszervezeti bizottság képviselőjének. Az üzemigazgatóság eredményeihez *J. I. Andrusin*, a szovjet delegáció vezetője is gratulált, majd kitüntetéseket adott át a határforgalmi munkaversenyben kiemelkedő dolgozóknak.

L. B.

Debreceni építési főnökség

Évente tíz százalékkal nőtt a termelékenység

A debreceni építési főnökség az V. ötéves tervidőszakban minden évben kiváló szinten teljesítette feladatát. A múlt évi jó munkájukkal, a *kiváló* címmel együtt a sorrendben harmadszor érdemelték ki a MÁV vezérigazgatója és a Vasutasok Szakszervezete elnöksége által adományozott vörös vándorzászlót. Az ebből az alkalomból rendezett ünnepség részvevőit *Sikula László* szb-titkár üdvözölte, majd *Széles Károly*, a főnökség igazgatója számolt be az eredményekről.

Elmondotta többek között, hogy öt év alatt 236 kilométer vágányt és 517 csoport kitérőt építettek. A termelés növekedése 1976-hoz viszonyítva tavaly 154 százalékos volt. *A termelékenység évente tíz százalékkal növekedett. Ezt az eredményt a rendkívül nagy fluktuáció ellenére úgy érték el, hogy közben csökkent a baleset szám, javult a dolgozók szociális helyzete.* A pályaépítők többségét ma már autóbuszokkal szállítják a munkahelyekre.

Felszólalt az ünnepségen *Pullai Árpád* közlekedés- és postaügyi miniszter is. Hangsúlyozta többek között, hogy jó vasúti pályák nélkül a MÁV nem tudna eleget tenni népgazdasági feladatainak. A főnökség munkáját méltatva elismeréssel beszélt a vasútépítő katonák önfeláldozó munkájáról is. Ezután *Feleki Pál*, a vasutas-szakszervezet alelnöke tolmácsolta a szakszervezet és a társfőnökségek üdvözletét a kettős kitüntetésben részesült debrecenieknek.

A kiváló címmel együtt járó oklevelet *Pullai Árpád*, a Vörös Vándorzászlót *Mester Alajos* vezérigazgató-helyettes és *Feleki Pál* adta át *Széles Károly* igazgatónak és *Sikula László* szb-titkárnak

G. G.



Az ünnepségen Pullai Árpád közlekedés- és postaügyi miniszter beszédét mondja

Szombathelyi TBFF

Négyszeres kiváló főnökség

Az ötödik ötéves tervidőszakban kiválóan dolgozott a szombathelyi távközlési és biztosítóberendezési fenntartási főnökség. A szolgálati hely a tervciklus első évében végzett munkájáért vezérigazgatói elismerésben részesült, azt követően minden évben kiérdemelte a *Kiváló Főnökség* megtiszteló címet. Sikereik titkáról beszélgetünk *Nagy Róberttel*, a főnökség vezetőjével.

— Főnökségünk hat üzemrészre tagozódik: *a szombathelyi, a celldömölki, a veszprémi és a tapolcai fenntartásira, a központi javítóműhelyre, valamint a hálózat- és berendezésfelügyeletre.* Létszámunk 550, ebből 78-nak felsőfokú végzettsége van. A hozzánk belépő dolgozónak legalább középszintű műszaki ismeretekkel kell rendelkeznie — mondotta *Nagy Róbert*, majd így folytatta: — Vannak olyan berendezéseink, amelyek javításához mérnöki ismeretekre van szükség. A legkorszerűbb félvezetős technikához már kevés az általános iskolai végzettség. Az elmúlt ötéves tervben megduplázódott a fénysorompók száma és üzembe helyeztünk egy új automata vezérlésű vonalat is.

Ezenkívül számos helyen rádiókörzeteket telepítettek. Ennek eredménye, hogy kilenc állomáson a kocsifelírást és 11 rendezőpályaudvaron a tolatást rádióirányítással végzik. 1976 és 1980 között tizenkét vonalon magasabb színvonalú, jobb teherbírású, úgynevezett vivőfrekvenciás telefonvonalakat építettek ki.

Az új berendezések gondokat is okoztak. Ezért a több hibalehetőség elhárításához gyorsabb javítóhálózatra volt szükség. Valamennyi fenntartási üzemüknél bevezették a *fordulószolgálatot, ami azt jelenti, hogy éjjel-nappal dolgoznak a műszerészek.* A rádiós gépkocsikkal értesíteni lehet a feletteseket és szükség esetén segítséget tudnak kérni a társszolgálati helyektől is.

Sz. Jakab

Mátészalka

Másodszor is kiváló lett a körzeti üzemfőnökség

A mátészalkai körzeti üzemfőnökségnek április 25-én, a járási Zalka Máté Művelődési Ház nagytermében adták át a *Kiváló Üzemfőnökség* kitüntetést. Az 1978 nyarán létrehozott üzemfőnökség már a második alkalommal nyerte el ezt a címet.

Kovács Gyula üzemfőnök ünnepi beszédében elmondotta többek között, hogy az elmúlt évi szállítási tervet a fuvaroztatókkal való jó együttműködés és kocsigazdálkodás hatására eredményesen teljesítették. *Az elmúlt évben több mint 900 ezer tonna — elsősorban gyümölcsöt, cukorrépát, gabonát — továbbítottak a szatmári síkságról.* A gyakori kocsihiányt úgy pótolták, hogy a feladásra kínált árukhoz a célnak legjobban megfelelő kocsit állították ki. Ennek hatására *5223 kocsival kevesebbet használtak fel a tervezettnél.*

A termelékenyebb munkát szemléletesen bizonyítja az is, hogy 1980-ban 15 500-zal kevesebb volt a túlóra, mint 1979-ben. Az üzemanyagár-emelés ellenére mindössze 600 ezer forinttal lépték túl a tervet. Csökkent az üzemi balesetek száma is. A tárgyi balesetből származó kár értéke tízszer kevesebb volt, mint 1979-ben.

Az ünnepi beszéd után a Kiváló Üzemfőnökség kitüntetést *Deák Zoltán*, a debreceni igazgatóság helyettes vezetője és *Volosinovszki János*, a területi szakszervezeti bizottság titkára adta át *Kovács Gyula* körzeti üzemfőnöknek.

A munkában élenjáró vasutasoknak összesen 136 ezer forint jutalmat osztottak ki.

(Zsoldos)

Székesfehérvár

Fejlődött a konténerszállítás

Április 24-én a vasutasok Vörösmarty Művelődési Házában ünnepélyes keretek között adták át a székesfehérvári körzeti üzemfőnökségnek a *Kiváló Üzemfőnökség* címet.

Az ünnepség részvevőit *Bognár Gyula*, az üzemfőnökség szakszervezeti bizottságának titkárhelyettese köszöntötte, majd *Rácz Alpár* üzemfőnök ismertette az eredményeket. Hangsúlyozta többek között, hogy tavaly több mint ötvenhárommillió forint bevétel származott a személyszállításból.

Rácz Alpár beszéde után a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium képviseletében *Kiss Károly*, a budapesti vasút-igazgatóság vezetője köszöntötte a megjelenteket, majd *Kedves Ferencnével*, a Vasutasok Szakszervezete elnökségének tagjával közösen adták át a megtisztelő elismerést.

Tihanyi

Szombathely

Kiváló Területi Igazgatóság

Az Utasellátó Vállalat területi igazgatóságai közötti szocialista munkaversenyben első helyen végzett a Győr-Sopron, Vas és Zala megyét átfogó szombathelyi területi igazgatóság. A vállalat 3,2 százalékos átlag bevételnövekedésével szemben *a szombathelyiek 6,2 százalékkal növelték bevételüket.*

A kereskedelempolitikai és a vállalati célkitűzéseknek megfelelően 6,2 százalékkal növelték a szeszmentes árbevételt. A három megyében üzemelő büfék, bisztrók, vendéglők és éttermek 3 millió forinttal több meleg ételt szolgáltak fel a vendégeknek, mint egy esztendővel korábban. Nőtt a presszókávé, a cukrász- és büféáru, a fagylalt, a gyümölcs valamint a tej és tejtermékek értékesítése.

Segítette a területi igazgatóság munkáját a vállaltnál kibontakozott munkaverseny is. Szinte valamennyi dolgozó kivette a részét a felszabadulási és kongresszusi munkaversenyből.

A *Kiváló Területi Igazgatóság* kitüntető oklevél átadására április 28-án került sor. A Szombathelyen rendezett ünnepségen *Tóth László* főigazgató nyújtotta át az oklevelet *Haller József* igazgatónak. Az ünnepségen részt vett *dr. Horváth Lajos*, a MÁV Szombathelyi Igazgatóságának a vezetője, *Hajas Endre*, a vasutas-szakszervezet területi szakszervezeti bizottságának titkára és *Henyei Ferenc* vszb-titkár is.

Sz. J. I.

HALLÓ, MENETIRÁNY!..

Nemcsak kérdezik, ő is kérdez

Bemutatjuk Győr Sándornét, a budapesti igazgatóság menetirányítóját

Akár egy kórházi grafikon — az egészségről. Nem a lázat, a vérnyomás ingadozásait tükrözi, hanem a Budapest és Komárom közötti vasútvonal forgalmának rezdüléseit. Olyan nagy fontosságú állomások pillanatnyi helyzete olvasható le róla, mint Ferencvárosé (egyik legnagyobb rendező pályaudvarunké), Tatabánya-felsőé, Oroszlányé (szénbányászati centrumok), Almásfüzitőé (olajfinomító, timföldgyár), vagy éppen Komáromé (határállomás). Vonalzó segítségével, ceruzával kerülnek a jelek a grafikonra a budapesti vasútigazgatóság Kerepesi úti épületének egyik harmadik emeleti helyiségében. Akár egy rádióstúdió: hangszigetelt falak, mikrofon, nyomógombok, telefon, hangszóró. S aki mindezt vezérli: *Győr Sándorné*, az ország legjobb női menetirányítóinak egyike.



Führ Ferenc mozdonyirányító a vonalon dolgozó mozdonyok helyzete iránt érdeklődik a menetirányítónál

(Óvári Árpád felvétele)

Elhivatottsággal

Úgy vélem, nem túlzás e megkülönböztető jelző: fölöttesei és munkatársai szerint e hajdani férfiszakmában a férfiak többsége is gyakorlati tanácsokat kérhetne-kaphatna tőle. Hogy nagy tudású menetirányító, azt tanúsítja a legfrissebb — felszabadulásunk 36. évfordulóján adományozott — kitüntetés, a *Munka Érdemrend arany fokozata*. De hogy már a hatvanas évek elején is kiváló vasutas volt, arról az ugyancsak az Elnöki Tanácstól — 1962-ben — kapott *Munka Érdemérem* szól. S mit hoztak a közbeeső, a hetvenes évek? A *Közlekedés Kiváló Dolgozója* címet 1974-ben, a *Kiváló Vasutas* kitüntetést pedig 1978-ban.



Győr Sándorné

— *Hiszen én csak dolgoztam, egyebet soha nem tettem* — mondja korántsem színlelt szerénységgel. Valóban: a kitüntetések sorozatát szakértelmével és szorgalmával érdemelte ki; mozgalmi tevékenységgel különösebben nem kérkedhet *(habár tavalyig, csaknem másfél évtizeden át szakszervezeti bizalmi volt — fiatalabb munkatársa vette át a stafétabotot).*

Dolgozott — dolgozik —, ám a legnagyobb tiszteletet érdemlő elhivatottsággal. Nem leszármazottja vasutas-dinasztiának, még csak nem is gyermekkorában határozta el, hogy vasutas lesz (noha a vonatokat apró lányként is szívesen nézegette). Kelenvölgyben született, ott nevelkedett és ott él ma is, a szülei által 1929-ben épített, majd tavaly korszerűsített, komfortos, 180 négyszögöles kerttel övezett családi házban. A kereskedelmi iskola három osztályának elvégzése után, egy vasutas ismerősének javaslatára, 1949. november 28-án jelentkezett a Déli pályaudvaron (akkortájt kezdték alkalmazni a nőket is forgalmi szolgálattevőnek). Azon nyomban felvették.

Emlékezetes vasutasnap volt

Egyéves segédtiszti tanfolyamot végzett, majd kis ideig Tárnokra került, ahol mint felügyelet alatti szolgálattevő serénykedett. A következő állomás már a MÁV Tisztképző Intézet volt; *1951-ben, az első vasutasnapon — egyszersmind az első ünnepélyes tisztavatáson — kapta meg a képesítését.* Dolgozott Martonvásáron és Székesfehérváron, majd 1953-tól 1966-ig Budaörsön ahová napról napra kerékpárral érkezett a kelenvölgyi otthonból.

— *A budaörsi évek jó iskolát jelentettek. A forgalmi szolgálattevőnek ott egyidejűleg kellett több feladattal megbirkóznia. Volt, hogy egy személyben voltam távírász meg személypénztáros is... Ott ismertem meg a férjemet, akivel 1958-ban házasodtunk össze. Nagyon szerettem Budaörsön dolgozni...*

Aztán a hívó szónak mégsem tudott ellentmondani: 1966-ban, a menetirányítók akkori csoportvezetőjének, *Tarnai Jánosnak* invitálására vállalkozott a merész váltásra. Merész volt a lépés, mert a budapesti vasútigazgatóságon — de talán az egész országban is — ő volt az első női menetirányító. (*Ma sincsenek sokan; a budapestiek 63 menetirányítója közül csupán hatan tartoznak a gyengébb nemhez.* Ám a „gyenge" szó — ha nem fizikai értelemben is — e munkakörben nem ildomos: erélyre, férfias határozottságra van szükség.)

— Eleinte gyakran sírtam is emiatt, mert sokan nem akartak engedelmeskedni egy asszonynak. Ugyan, melyik férfi szereti, ha egy asszony dirigál neki?!

Szereti a munkáját

Ahhoz, hogy a menetirányítóra rábízzanak egy vonalszakaszt, előbb meg kell ismernie az állomásokat, a vágányok helyzetét, a technológiát, de még az embereket is. Kilenc évig irányította a Budapest—Székesfehérvár vonalat, majd 1975-ben bízták rá a budapesti igazgatóság egyik legnehezebbnek tartott vonalát, a Budapest—Komárom közöttit.

— Tizenkettő—huszonnégy órás munkarendben, hol nappal, hol éjszaka dolgozik. A férje jelenleg Tatabánya-felsőn, hasonló munkarendben, de ellenkező időpontban. Amikor az egyikük ébren van, a másikuk alszik, gyakran csak leveleznek egymással. Több évtizedes múlt után: *jó ez így?*

— *Ha nem volna jó, nem csinálnám. És ha nem szeretném a munkámat, találtam volna másikat is, állandó nappalos beosztást.* De menetirányítóként az ember jól hasznosíthatja tudását, munkája gazdaságilag is fontos a MÁV-nak. S ma már majd mindenki ismer a vonalon, jó a kapcsolatom az emberekkel... *Hogy ritkán látjuk egymást a férjemmel? Ki tudja, talán ezért felhőtlen a házasságunk.* Két gyermeket neveltünk fel, az egyikük még ma is velünk lakik, és így tudtunk rájuk is időt szánni. Amikor pedig együtt a család, nagyon örülünk egymásnak.

Szép ajándék születésnapra

A Munka Érdemrend arany fokozatát nem sokkal ötvenedik születésnapja után kapta meg (*a nők napján, március 8-án született*). Sokminden kimaradhatott az életéből — *csak egyszer üdültek együtt a férjével, amikor nászúton voltak.* Egymagában sem ment üdülni — a kivétel csupán 1975, amikor is egy hetet töltött a SZOT-üdülőhajóval Bécsben. Ha tehetik, egyszerre veszik ki a szabadságukat, s akkor igen jó otthon, a csöndes kelenvölgyi házban. Ily módon a művelődésre sem igen van alkalma — szerencsére az *Ötvenedik évforduló* szocialista brigád tagjaként el-eljut színházba. Szeret televíziót nézni, kézimunkázni, a ház körül tenni-venni... *s a nyilatkozásnál ezerszer jobban a mikrofonba beszélni, telefonálni: dolgozni.*

A menetirányító-szobában érzi igazán otthon magát, ott van elemében. Ott nemcsak őt kérdezik, de ő is kérdez. Még a hangja is ércesebben cseng a parányi helyiségben. Méltánytalan volna tovább feltartani...

Földes Tamás

Megjegyezzük

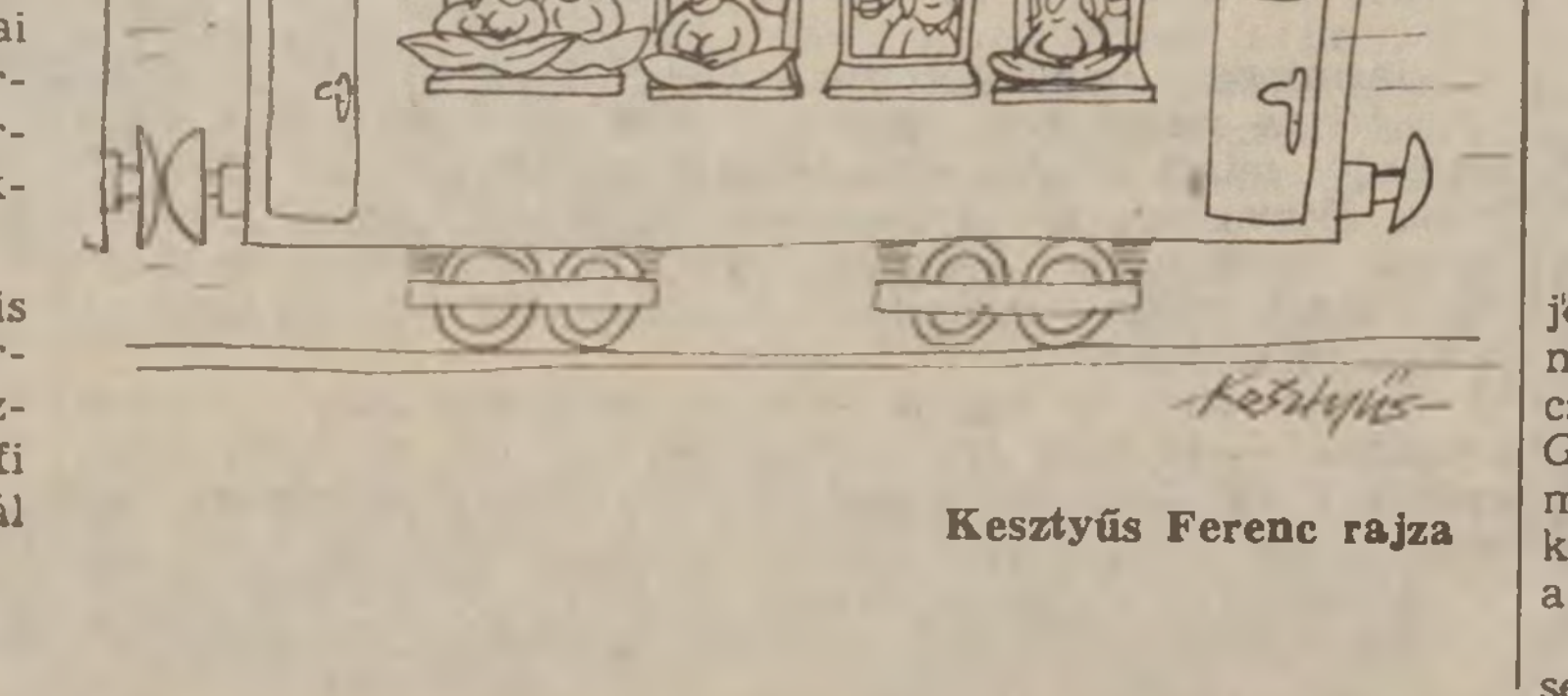
Törődjünk többet a kocsik tisztaságával

Akik rendszeresen utaznak a budapesti személypályaudvarokról induló távolsági vonatokon, azok gyakran tapasztalják, hogy a kocsik tartályait ritkán töltik fel vízzel, és a legalapvetőbb higiéniai követelményeknek sem tesznek eleget. Néha a gyorsvonatok kocsijai is piszkosak, a W. C.-ben nincs papír, törölköző. Sajnos a vidéki állomásokon ezeket a hiányosságokat már nem lehet pótolni.

A fővárosi pályaudvarok illetékes vezetőinek egy kicsit többet kellene törődni a kulturált utaztatás minimális követelményeinek ellenőrzésével, hiszen a személyszállítás színvonalát enélkül aligha lehet emelni.

Szücs Ferenc

FŐ A KÉNYELEM



Kesztyűs Ferenc rajza

A STATISZTIKA SZERINT

A fegyelmi vétségek között változatlanul vezet az ittasság

Mint köztudott, a Munka Törvénykönyvének fegyelmi büntetésekre vonatkozó paragrafusai az elmúlt évben megváltoztak. A törvény előírásainak megfelelően *növekedett a felelőtlen munka miatt kiszabható kártérítés értékhatára és szigorúbb lett a fegyelmi ügyek elbírálása is.* Alapszervezeteink több helyen szerveztek (a munkaügyi döntőbizottságokkal, gazdasági vezetőkkel együttműködve) olyan konzultatív értekezleteket, amelyeken a munkafegyelem volt a fő téma.

Aktuális és érdemes ezért most áttekinteni a MÁV Vezérigazgatóság 1980. évi fegyelmi helyzetéről készített jelentését.

A szakemberek, a vasút fegyelmi helyzetét illetően az 1979-es évet tartják a mélypontnak. Akkor nemcsak a fegyelmi vétségek és a felelősségrevonások száma növekedett, hanem az azokat megelőző intézkedések száma is.

1980-ban több mint 5500 fegyelmi eljárás és háromezer gyorsított úton hozott fegyelmi büntetés kiszabására került sor. Ez összességében csaknem nyolcszázzal volt kevesebb az egy évvel korábbinál.

A fegyelem ellen vétőkkel szembeni határozottabb fellépést jól reprezentálja, hogy a próbaidőre történő büntetés végrehajtás felfüggesztések száma az új jogszabályok szellemében az 1979. évi 742-ről 1980-ban 93-ra csökkent. Ebből több áthelyezésre, elbocsátásra is következtetni lehet. *Különösen a Záhonyi Üzemigazgatóság és a miskolci vasútigazgatóság területén éltek bátran a felelősségre vonással, de szinte valamennyi üzemfőnökségről elmondható, hogy a szakszervezeti bizottságok nevelési megfontolásokból támogatták a gazdasági vezetők fegyelem megszilárdítását célzó törekvéseit.* Ez a munkahelyeken növelte a szakszervezet tekintélyét, s kedvezően hatott a becsületesen dolgozó kollektívák hangulatára is.

Az évi fegyelmi statisztikák strukturáját vizsgálva megállapítható, hogy az igazolatlan hiányzások száma csökkent, de még így is 1431 esetben hoztak emiatt fegyelmi határozatot. *Nem csökkent viszont számottevően az ittasság, a munkahelyi italozás miatt indított fegyelmi ügyek száma.* Ez csaknem eléri a háromezer-kettőszázat, s itt kell megemlíteni azt is, hogy az igazolatlan hiányzások egy része is az ittassággal hozható összefüggésbe. Az üzemi balesetekről felvett jegyzőkönyvekben is gyakran szerepel súlyosbító tényezőként az alkoholos befolyásoltság.

Számottevően nőtt a forgalmi mulasztások, az utasításellenes magatartás miatt indított fegyelmi eljárások száma. Kevesebb viszont a társadalmi tulajdon ellen elkövetett vétségek száma.

Megnőtt a döntőbizottságok szerepe a fegyelmi határozatokkal kapcsolatosan és következetesebb lett munkahelyi nevelő szerepük. *1980-ban 657 kérelem alapján vizsgálták felül a fegyelmi jogkört gyakorlók döntéseit, s elfogulatlanságuk mellett is elgondolkodtató, hogy 224 esetben nem hagyták jóvá az előzetesen hozott döntéseket. (!?)* A munkaügyi bíróságtól 191-szer kértek jogorvoslást a dolgozók.

Éppen ezért a munkaügyi döntőbizottságok tevékenységét a jelenleginél hatékonyabbá kell tenni. A szocialista kollektívák úgy segíthetik a legjobban a vezetők fegyelmező munkáját, ha a kitüntetés reményében nem kizárják, hanem nevelik a munkafegyelem ellen vétőket.

A tapasztalatok szerint a felelősségre vonás után a dolgozók többsége tartózkodott újabb vétség elkövetésétől. Mégis van tennivalónk a fegyelem javításában. A szakmai, tömegpolitikai, tisztségviselői oktatások során *tudatosabban kell a munkafegyelem javításával foglalkozni,* a munkahelyi közösségek kezdeményező szerepét erősíteni. A fegyelmezés módja, a vezetők rendszeresebb ellenőrzései is csökkenthetik a fegyelemsértések számát...

Orosz Károly

Tűz után

Szocialista brigádok segítik a pécsi kórház újjáépítését

Mint arról a napilapok is tájékoztatták az olvasókat, január 22-én tűz keletkezett Pécsett, a megyei kórház *Dischka Győző* utcai épületében. Tetemes kár keletkezett a tetőszerkezetben, a nővérszállásban és a nőgyógyászati kórtermekben.

A pécsi körzeti üzemfőnökség szocialista brigádjai az elsők között ajánlották fel segítségüket a helyreállítás során. Az újjáépítésben 300 vasutas vesz részt. A közelmúltban már részt vett a romeltakarítási munkában a pécsi *Móricz Zsigmond*, a szentlőrinci *Vörös Csillag* és a mecsekaljai *Petőfi Sándor* szocialista brigád tizenkilenc tagja.

Útközben

A fülkében — rajtam kívül — egy fiatal hölgy, két kiskatona és egy ifjú vasutas foglalt helyet. Méregettük egymást — mint általában ilyenkor szokás —, majd mindenki az olvasnivalójához nyúlt, csak a vasutas társalgott emelt hangon az egyik katonával.

— *Van neked fogalmad arról, hogy milyen felelősségteljes a mi szolgálatunk?* — tette fel a kérdést, miközben jót húzott a sörösüvegből.

A kiskatona mosolygott.

— *Ne vigyorogj, pajtás! Majd megtudnád, amikor egy éjszaka nyolc-tíz vonatot kellene szétdobálnod.*

— Hát dobálóztok is? — adta az érdeklődőt a katona.

— Így mondják szaknyelven. Érted? Az abból áll, hogy a tartalék felhúz egy hosszú tehervonatot a gurítóra, és akkor...

...és akkor benyitott a fülkébe a jegyvizsgáló. Udvariasan köszönt, és kérte a jegyeket. Utoljára a vasutas szabadjegyére pillantott.

— *Rendben van, kolléga úr?* — kérdezte az ötven körüli jegyvizsgálótól a fiú, majd rajtunk is körülhordozta tekintetét, mintegy jelezve, hogy ő otthon van.

Az ifjú feltűnő hencegése szemet szúrt a tapasztalt kollégának.

— Mutassa csak még egyszer az igazolványát!

A fiatalember megszeppenve kérdezte:

— *Tán nem jó?*

— Ez jó — méregette végig ifjú kollégáját a jegyvizsgáló —, csak az nem, hogy kissé felöntöttünk a garatra.

— *Most nem vagyok szolgálatban* — magyarázkodott.

— De egyenruhában, és az is kötelez. Mióta van a vasútnál?

— *Három hónapja.*

— Meg is látszik!

— *Mi? Mi látszik meg?*

— Az, hogy még nem tanult bele a vasutasfegyelembe. Ezért jól jegyezze meg: én majd akkor leszek magának kollégája, ha az egyenruhában, és szabadnapján is, úgy viselkedik, ahogy illik. — Ezzel elköszönt, és behúzta maga után a fülke ajtaját.

— *No, nézd már a nagyokost!* — méltatlankodott a fiatalember, és újból szájához emelte a sörösüveget.

A kiskatonák összenéztek, s fiatal hölgy is élvezte, hogy egy kicsit letörték a nagyképű legény szarvát.

— *Maga is nevet?* — hajolt a hölgyhöz, aki összébbhúzódva tiltakozott.

— *Mit tud ez a nagyokos?* — morfondírozott. — *Majd ha egy búzával vagy gépekkel megrakott kocsit rá kellene engednie egy szenes kocsira. Szeretném látni, mikor és hogyan tenné le a sarut.*

A két kiskatona hangosan felnevetett, majd az egyik megkérdezte:

— Ha letetted a topánkád, akkor mezítláb szaladsz a vagon mellett?

— *Bolond vagy te, pajtás, ugye, hogy nincs semmi sütnivalód a saruzáshoz* — hadonászott, s egy újabb üveg sört nyújtott át a katonáknak.

— *Igyatok, de ne röhögjetek, mert tudjátok meg, hogy a saru olyan vasdarab, amit azért tesz az ember a sínre, hogy a gyorsan guruló kocsi lefékeződjön.*

— Hát akkor te fontos krapek lehetsz! — mondta az egyik katona.

— *Azt meghiszem!* — húzta ki magát.

— Aztán mennyi a steksz? — érdeklődtek a katonák.

— Még egyszer anyi, mint amikor a gyárban dolgoztam.

— Mennyi hát?

— *Négy és fél, néha ötezer is megvan. Aztán itt van a szabadjegy, nekem is, meg az asszonynak is...*

— Hát már nős vagy?

— *No és, muszáj azt dobra verni? Igaz, kislány?* — hajolt megint közelebb a hölgyhöz.

— Hagyd a hölgyet, haver! — intette le az egyik kiskatona —, inkább vidd vissza ezeket az üres üvegeket a büfékocsiba.

— *Hát akkor gyertek velem* — tápászkodott fel kissé imbolyogva, s felém is bökött —: *jöjjön maga is!*

A katonák is, én is elhárítottuk a „szívélyes" meghívást.

Dávid József

ORVOSI TANÁCSOK

Hogyan előzhetjük meg a fogszuvasodást?

Ne fogyasszunk sok édességet, s rendszeresen mossunk fogat

Bizonyára mindenki ismeri a fogfájás gyötrelmét. *„Úgy ért, mint a villámcsapás."* A fogfájásnak előzményei vannak. Fáj hidegre, melegre, érzékeny a rágásra, végül pedig tartósan fáj. Hogyan kezdődik a fog romlása? Általában szuvasodással.

A fogszú (caries) a fognak szájüreggel érintkező felszínén kezdődő és onnan mélybe előrehaladó idült (tehát nem egyik percről a másikra kialakuló) folyamat, amelynek következménye a fogszövetek végleges roncsolódása. Olyan „seb" keletkezik, amelyik nem gyógyul be!

Az édességfélék szükeltő anyagok

A fogszú első jeleként a zománc elveszti fényét és simaságát, matt lesz. Ezt sokszor nehéz észrevenni, főleg ha a rágófelszíni barázda mélyén vagy a fogak közötti résben helyezkedik el. Hogy a zománcfelszín folytonossága mikor szűnik meg, ez függ az egyén életkorától, a fog szerkezetétől, valamint a szükeltő faktorok jellegétől, mennyiségétől és behatolási idejétől. *Nem mindegy tehát az, hogy ha valaki szükeltő anyagot — édességeket — fogyaszt, mennyi idő múlva mos fogat, és gyakran eszik-e édességet.*

A krétaszerű foltot követi a zománc teljes szétesése, az üregképződés. Az üreg telve van fogtörmelékkel és baktériumokkal. Ez sokszor olyan jó hőszigetelő, hogy csak akkor észleljük a „lyukat", amikor nagyobb ételdarabok, rostos húsok akadnak bele, *vagy olyan közel ér a szuvasodás a fogbélhez, az „ideghez", hogy minden inger — hideg, meleg, sós, édes, savanyú — fájdalmat vált ki.* Ha a szúvasodás a fogbél üregébe is behatol, akkor kezdődik az éles fogfájás. A gyulladt ideg meg szeretne dagadni, duzzadni — mint minden hasonló esetben a szövetek —, de nem tud; a csontos fal körülveszi és hamarosan elhalást okoz. Amikor elhal, elgennyesedik a fogbél, csitul a fájdalom is, de ha eléri a fogat körülvevő szöveteket a gyökércsatornán keresztül, új, más jellegű panaszok lépnek fel, feldagad az arc, fáj az arccsont, a fog kiemelkedik, „megnő", és már érintésre is fáj.

Örökölhetők-e a rossz fogak?

„Nem tehetek róla, doktor úr! Örököltem ezeket a rossz fogakat! Már az apámnak is ilyen volt, a gyerekeknek is mind rosszak a fogaik, pedig még iskolába sem járnak!" — panaszkodnak sokan.

Mi ebben az igazság? Lehet-e rossz fogakat örökölni?

A fogszú külső fertőzés következtében, a fog áttörése után kezdődő roncsolásos folyamat, és ez természetesen nem örökölhető, csak a szuvasodási hajlam, amelyet a fog alakja, a barázdák mélysége bizonyíthatóan befolyásol. A magas csücskű, keskeny, mély barázdájú fogban könnyebben és hamarabb keletkezik lyuk, mint a lapos csücskű, széles barázdájúakban. *Állatkísérleten és emberen is bizonyítást nyert, hogy a fog alakját, nagyságát különböző nyomelemekkel befolyásolni lehet. A nyomelemek közül ki kell emelni a fluor hatását.*

Lehet a fogakat kívülről is védeni, erre szolgálnak a fluor tartalmú fogkrémek és az Elmex zselé is. *(Az Elmex zselét csak fogorvos írhatja fel, és felvilágosítást is ad a használatára.)*

Táplálkozzunk egészségesen

Mit kell tenni, hogy fogaink ne szuvasodjanak?

Mint minden betegségben, itt is a megelőzés, latin szóval profilaxis a legfontosabb és a leghatásosabb. A fog környezetének befolyásolása által történő megelőzésnek két módja van: az étrend megfelelő beállítása és a lepedékképződés megakadályozása, illetve a lepedék eltávolítása.

Az egészséges táplálkozás alapvető szabályainak betartásán kívül a minimumra kell csökkenteni a cukor és a többi, könnyen erjedő szénhirdát fogyasztását. Egy cukorka, ami 50 százalékos monoszaharidának felel meg, kb 62 atm. nyomást eredményez, amelynek következtében óriási nyomáskülönbség jön létre. Ennek lényeges szerepe van abban, hogy az édességek savi bomlástermékei behatolnak a zománcba, és annak nem is a legfelső, erősebb, hanem a felszín alatti mészszegényebb rétegében fejtik ki hatásukat.

A lepedék eltávolítását egyszerűen úgy is írhatnánk: *észszerű és célratörő fogmosás,* mert a sebtében végzett céltalan fogkefélés nem viszi le a lepedéket. Gondoljunk csak a piszkos fésűre! Abból is csak a fogakkal párhuzamos, erőteljes sikálás viszi ki a szennyeződést. A hatékony fogmosáshoz legalább három percre van szükség.

Mit tehetünk azért, hogy a gyermekek fogai egészségesek legyenek?

A legfontosabb a példamutatás! Ez a cukorfogyasztásra és a fogmosásra egyaránt értendő.

Dr. Horváth Edit
ellenőrző főorvos

Válaszolunk olvasóinknak

Január 1-től egységesen szabályozták a vasutasok védőfelszerelés-ellátását

Az utóbbi időben a szakszervezeti bizottságok információjelentéseiben és a szerkesztőséghez érkező levelekben gyakoriak az egyéni védőeszköz-, védőruházat- és védőétel-ellátással kapcsolatos kérdések, észrevételek. Ezekre szakszervezetünk munka- és környezetvédelmi osztályától kértünk tájékoztatást.

A védőétel-ellátás bevezetését 1954-ben a meglevő ellátási és ebből adódó táplálkozási hiányosságok indokolták. Az ellátás rendjét a MÁV-nál utoljára a 108 704/1973. 3. C. szám alatt kiadott *Vasúti Munkavédelmi Szabályzat* 14-es számú mellékletében szabályozták. Ma már a védőételjuttatásnak egészségügyi indoka nincs.

Ha a dolgozó olyan munkakört lát el, amelyben 1980. december 31-ig hatályos rendelkezések szerint védőétel járt, a 27/1980. (XII. 20.) MüM. sz. rendelet alapján *1981. január 1-i hatállyal egyszeri alapbéremelésben kell részesíteni, vagy részére külön pótlékot kell fizetni.* A MÁV Vezérigazgatóság a rendelet végrehajtására javaslatot dolgozott ki. Eszerint a VMSZ 14-es számú melléklete I. számú függelékében felsorolt egyes egészségre ártalmas munkakörökben szolgálatot teljesítő dolgozókat pótlék illeti meg az alábbiak szerint:

— az I-es sz. kategóriához tartozó munkakörökben a pótlék mértéke havonta 130,— Ft/fő,

— a II-es sz. kategóriához tartozó munkakörökben a pótlék mértéke havonta 85,— Ft/fő,

— a III-as sz. kategóriához tartozó munkakörökben a pótlék mértéke havonta 60,— Ft/fő.

A pótlék visszamenőleges folyósítására a MÁV Vezérigazgatóság a kollektív szerződés jóváhagyása után intézkedik.

A védőöltözet és egyéni védőeszközök (továbbiakban védőfelszerelés) a dolgozók egészségét és testi épségét védik a munkával járó ártalmakkal szemben. Ezekből a meggondolásokból kiindulva került kiadásra a 3/1979. (V. 29.) EüM. sz. rendelet, amelynek előírásait alapul véve készült el a VMSZ mellékleteként a *MÁV védőfelszerelési utasítása,* ami 1981. január 1-én lépett hatályba. Az utóbbi időben a panaszok többsége elsősorban a korábban illetményként adott időjárás elleni védelmül szolgáló vattáskabát, mellény, nadrág és egyéb ruhák védőruházatként való rendszeresítése ellen merült fel.

A MÁV 1981. január 1-től, a védőfelszerelési szabályzattal összhangban szabályozta a védőfelszerelési ellátást. Ez a szabályozás kielégíti a munkabiztonsági és egészségügyi követelményeket, ami elsősorban a dolgozóknak előnyös. *A védőfelszerelésnek nincs kihordási ideje. Ha használhatatlanná válik, ki kell cserélni.* Karbantartásáról, javításáról, tisztításáról a munkaadó gondoskodik. A védőfelszerelést a 47/1979. (XI. 30.) sz. MT. rendelet szerint, ha a munkavégzés műszaki megoldással teljes mértékben ki nem küszöbölhető veszélyekkel, ártalmakkal járhat, kiegészítő védelemként egyéni védőeszközt kell biztosítani, amelyet pénzben vagy más módon megváltani nem szabad.

Mindezek alapján egyértelmű, hogy az eddig időjárás elleni védelmül szolgáló munkaruházat a fenti előírásoknak nem felel meg. A MÁV védőfelszerelési szabályzat jogot biztosít az üzemek, üzemfőnökségek, külszolgálati főnökségek vezetőinek arra, hogy a helyi szakszervezeti bizottságokkal egyetértésben — amennyiben a munkakörülmények indokolják — *a központi szabályozástól rugalmasan eltérjenek.*

A védőfelszerelések megóvásáról, megőrzéséről a dolgozónak kell gondoskodni, szándékos rongálása pedig szankciókat von maga után.

Munkában az egészségügyi alegység

Polgári védelmi gyakorlat a Keleti pályaudvaron

A Keleti pályaudvar szertára környékén, április 30-án a kora délelőtti órákban, az arra járók bizonyára megdöbbenve figyeltek fel az ott látható jelenetekre. Bekötött fejű, sínbe fáslizott kezű és lábú nőket vittek hordágyakon. Aggodalomra azonban még sem volt ok, mert a Keleti polgárivédelmi szervezetének egészségügyi alegysége tartotta előírt évközi gyakorlatát.

A látottakkal kapcsolatban *Sári József* parancsnok elmondta: *az akciónak az volt a célja, hogy az alegység tagjai gyakorolják a nyílt- és zárttöréses végtagok sínbe való helyezését, a vérzéselállítás mozzanatait, valamint az égés kozta sebek kezelését.* Az egészségügyi alegységnek béke időben is fontos szerepe lehet, különösen a pályaudvarokon. Bármilyen baleset adódik, tagjai ideiglenes jelleggel elsősegélyben tudják részesíteni a sérülteket.

A most tartott gyakorlaton a hetvenkét tagú, többnyire nőkből álló alegység időre és szakszerűen végezte el előírt feladatát.

(s)



Elsősegélynyújtás a gyakorlaton



A „sérültet" hordágyon viszik biztonságos helyre
(Óvári Árpád felvételei)

Kommunista műszak

a vasutas rokkantakért

A *sátoraljaújhelyi pályafenntartási főnökség* dolgozói április 25-én kommunista műszakot tartottak, amelynek értékét — *több mint 44 ezer forintot* — a rokkantak éve alkalmából a MÁV Kórház baleseti utókezelő osztálya részére utalták át.

A kommunista műszakon részt vett 293 dolgozó vasbetonaljakat cserélt, meghosszabbította az állomási szigetperont és egyéb vágányszabályozási munkát végzett.

***Felnémet* állomás *Hámán Kató* szocialista brigádját az elmúlt évi eredményes munkájáért bronz koszorú elismerésben részesítették. A brigád az ezért járó 2800 forintot a vasutas rokkantak javára ajánlotta fel.**

„Köszönöm, hogy meggyógyítottak"

Harmincegy napot töltöttem a Budakeszi MÁV Szanatórium III-as számú belgyógyászati osztályán, légzőszervi megbetegedés miatt. Ezúton szeretném megköszönni *dr. Molnár Dénes* főorvosnak, *dr. Egerszegi Sándornak,* valamint a nővéreknek fáradhatatlan gyógyító munkáját, türelmét és kedvességét. Nekik köszönhetem, hogy visszanyertem egészségemet és az életörömömet.

Én már 80 éves vagyok — 40 évi szolgálat után vonultam nyugdíjba — és több gyógyintézetben kezeltek, de ilyen bensőséges és mindenre kiterjedő gondoskodásban még nem volt részem.

Keszthelyi Béla
ny. MÁV-főfelügyelő
Újszász

POLITIKAI VETÉLKEDŐ

A MÁV székesfehérvári KISZ-bizottsága és a Landler Jenő alapszervezet a Vörösmarty Művelődési Házában május 4-én *politikai vetélkedőt rendezett.* A vetélkedőn tizenegy KISZ-alapszervezet képviseltette magát. Meghívottként szerepelt a patronált *Schönherz Zoltán* általános iskola pedagógus KISZ-alapszervezete, valamint az *Ybl Miklós* Szakközépiskola 3. C. osztályának KISZ-alapszervezete.

A vetélkedőn a fiataloknak bel-, illetve aktuális külpolitikai kérdésekre kellett válaszolniok.

A győzelmet a székesfehérvári (mozdonyjavító műhely) *Mező Imre* KISZ-alapszervezetének csapata szerezte meg.

Vándorserleg a tisztaságért

A MÁV Anyagellátási Igazgatóság *tisztasági versenyt hirdetett* a VI. ötéves tervidőszakra. A verseny célja a munkahelyek rendjének, tisztaságának, valamint az egészséges és biztonságos munkakörülményeknek a megteremtése.

A tisztasági versenymozgalomba három fatelítő főnökség és négy országos osztószertárfőnökség kapcsolódott be. Évente kétszer — május 1. és november 7. alkalmából — értékelik a versenyt. A legeredményesebb szolgálati helyek egy-egy vándorserleget kapnak.

A verseny első értékelése már megtörtént. Ennek alapján a vándorserleget a május 1-i ünnepségen adták át a *Központi Országos Osztószertár-főnökségnek* és a *Tokodi Fatelítő Főnökségnek.* A VI. ötéves tervben még kilenc alkalommal ítélik oda a verseny első helyezettjeinek a serleget, amely végleg azoknál a főnökségeknél marad, amelyek az öt év alatt a legtöbbször lettek elsők.

Munkavédelmi vetélkedő

A ferencvárosi Dolgozók Művelődési Házában április 15-én rendezték a munkavédelmi vetélkedő döntőjét, amelyen tíz brigád versengett a győzelemért. A brigádok a döntő előtt felkészítő előadásokon vettek részt. A résztvevőknek a munkavédelmi totó kitöltése után villámkérdésekre kellett válaszolniuk.

A győzelmet a központi szertár *Budai Nagy Antal* szocialista brigádja szerezte meg. Második a Soroksári úti állomás *Barátság,* harmadik pedig a vontatási főnökség *Che Guevera,* valamint a *Petőfi Sándor* brigád lett. Az első három helyezett brigád pénzjutalmat kapott.

S. M.

A fafaragó egységparancsnok

Szivardoboz Fidel Castrónak

Kisvárdán lakik *V. Tóth Ferenc* nyugalmazott munkásőr egységparancsnok. A napokban zárta kapuit az a kiállítás, amelyen a felnőtt fafaragó klub tagjai által készített tárgyakat mutatták be. A kiállításnak a művelődési ház adott helyet.

Harminckét évig dolgozott a fegyveres testületekben. Megromlott egészségi állapota miatt nemrég vonult nyugdíjba. 1957-ben Nyíregyházán szervezte a munkásőrséget és segített a párt újjászervezésében is. *Huszonkét évig volt a kisvárdai egység parancsnoka.* Nevéhez fűződik a záhonyi vasutas alegység létrehozása is, amellyel ma is jó a kapcsolata.

— Mióta foglalkozik fafaragással? — kérdezem.

— *Gyermekkoromban kezdtem. Heten voltunk testvérek, én voltam a legidősebb. Már 10 éves koromban a grófhoz jártam dolgozni. Ha volt egy kis időm, kezembe vettem egy fadarabot és faragtam. Készítettem kis boronát, igavonó jármot, hengert és más, akkor használatos mezőgazdasági szerszámokat.*

Később kerékgyártó, ács, és épületasztalos szakmát tanult. Most barkácsműhelyében dolgozik, alkot napestig.

— *Leginkább a dió, a körte, a cseresznye, a hárs és a juhar alkalmas faragásra* — magyarázza.

Több száz alkotása van, s eddig 30 faragott tárgyát állították már ki. Arra legbüszkébb, hogy Kubában, *Fidel Castró* birtokában is van egy remekműve, egy szivardoboz.

A lakását kiállítóteremnek is lehetne nevezni. Látható ott faragott csillár, pipa, különböző dobozok, konyhában használatos tárgyak és figurák. Neki az igazi kikapcsolódást, a nyugdíjas években is aktív életet a fa megmunkálása, formálása jelenti . . .

Szőgyényi Bertalan

A turkesztán—szibériai vasútvonal



Gépesített vasútépítés

Századunk huszas éveiben a Szovjetunióban előtérbe került a cári Oroszország nemzetiségi határterületeinek — *Kazahsztán* és *Közép-Ázsia* — gazdasági fejlesztése. A gyorsuló gazdasági, szociális és kulturális fejlődés egyetlen lehetséges útja az évszázados elmaradottság leküzdésével és valóban az egyenrangú köztársaságok megalakulásával valósulhatott meg. Kiemelkedő fontossággal szerepelt e feladat megoldása a Szovjetunió nemzetiségi kérdései között.

Közép-Ázsia és Kazahsztán iparosítása sok akadályba ütközött, az egyik ilyen nehézség a rendkívül fejletlen vasúti hálózat volt. Például Kazahsztánban minden 100 négyzetkilométer területre csak mintegy 100 méter vasúti szakasz jutott. A természeti kincsekben oly gazdag hatalmas terület gyakorlatilag teljesen el volt vágva az ország fejlett iparvidékeitől.

1926-ban a Szovjetunió kormánya határozatot hozott *a Turkesztán—Szibéria (Turkszib) 1500 kilométer hosszúságú vasútvonal felépítéséről*, amely Kazahsztán keleti részén haladt volna keresztül, összekötve a szibériai vasúti hálózatot a Taskent—Orenburg vonallal. Megnyílt a lehetőség a gazdag lelőhelyek kiaknázására és Közép-Ázsia iparának és mezőgazdaságának fejlesztésére.

A Turkszib felépítésére ötéves határidőt állapítottak meg. Az ország akkori nehéz anyagi helyzete, a nemrég befejeződött háború ellenére a szovjet kormány jelentős eszközökkel támogatta az építkezést. Külföldről valutáért kompresszorokat, földmunkagépeket, Diesel-mozdonyokat, vagonokat, darukat, betonkeverőket, kőzúzókat és egyéb gépeket vásároltak.

A Szovjetunió különböző városaiban több mint húszezer munkás, technikus, tapasztalt mérnök vett részt a vasútvonal építésében. A munkások közül sokan jöttek Kazahsztánból. *A Turkszib jelentős szerepet játszott a helybeli munkásság vezető gárdájának és műszaki intelligenciájának nevelésében.* A résztvevők között voltak kazah pásztorok, béresek, szegényparasztok, nincstelenek. Tanfolyamok indultak, melyeken vasutas szakemberek, mozdonyvezető segédeket, pályamunkásokat, távirászokat képeztek ki. Megalakult a vasúti technikum. Sok vezető került ki, később a kazah dolgozók soraiból.

Az építkezés nehéz természeti, éghajlati viszonyok között zajlott. A sínek pusztákon, sztyeppéken, hegyszorosokon haladtak keresztül. *Nyáron a hőmérséklet elérte a plusz 60 Celsius-fokot.* Télen a munkások a kemény hidegtől szenvedtek. Az életkörülmények is rosszak voltak: barakkokban, földbe vájt kunyhókban, sátrakban laktak, akadozott a víz és élelmiszerellátás.

Az építőknek szembe kellett nézniük az osztályellenség ellenállásával is: a nagybirtokosokkal, ellenforradalmárokkal, akik az építkezés meghiúsítására törekedtek. Megrongálták a telefon- és távíróvonalakat, betemették a ritka és értékes kutakat, amelyek az ivóvizet szolgáltatták, zaklatták a munkásokat erőszakos leszámolással fenyegetve őket, ellenségeskedést próbáltak szítani a helyi lakosság és az odaérkezettek között.

A vasút építését sem a természeti erők, sem a rossz körülmények, sem pedig az ellenség zaklatásai nem fékezhették le. *A vonal a tervezett 5 év helyett 3 év alatt készült el, s 1930 május elsején megindult a közlekedés.*

A Turkszib a közép-ázsiai köztársaságokat, Kazahsztánt és Szibériát köti össze, mintegy 2400 kilométerrel lerövidítve a szibériai és közép-ázsiai szállítási útvonalakat. A vasút elérhetővé tette a szibériai kenyeret, fát, szenet és a közép-ázsiai gyapotot. A Turkszib mintegy 685 ezer négyzetkilométer területet lát el. Közel 2 millió hektárt vonhattak mezőgazdasági művelés alá, számos termelő és feldolgozó üzem, gépgyár létesítése vált lehetővé.

A turkesztán—szibériai vasútvonal óriási szerepet játszott abban, hogy több százezer kirgiz, és kazah telepedett le, áttérve a nomád életmódról és bekapcsolódott a modern civilizációba.

Jakov Userenko
APN



Tehervonat robog a szibériai tájakon

Szuperexpressz

A JAPÁN VASUTAK EURÓPAI SZEMMEL

Ha légi felvételen látjuk kígyózni, ha a rizsföldek békaperspektívájából vágtázik a tájban, mindenképpen lenyűgöző látvány a japán *Tokaidó-expressz*, mely ma még utal a jövőbe, de mégiscsak történelem. A felkelő nap országában is nagy utat tett meg a vasúttervezés, szervezés, *amióta 1872-ben Tokió és Yokohama között megindulhatott az első gőzmozdony vontatta szerelvény.*

Napjainkban a Japán Államvasutak az ország legnagyobb vállalata, s több, mint 22 000 km vasútvonalat tart üzemben. Fejlődése nem volt töretlen. A gépkocsiipar robbanásszerű betörése a közlekedésbe kedvezőtlen hatást gyakorolt a vasútra, hisz már az 1960-as években rohamosan csökkent az utasok száma és az áruk is mozgékonyabb speditőrt találtak.

Ez nem vonat, hanem rakéta

Az igénybevétel csökkenő tendenciájának leküzdésére egyre modernebb, szebb és kényelmesebb vonatok jelentek meg. A csúcsot természetesen a *Shinkansen, a Szuperexpressz jelentette*, melyet 1964. októberében adtak át a forgalomnak. A nagyközönség várta és nem csalódott paramétereiben. Elnyerte a világ egyöntetű elismerését is. Valóban, akik utazhatnak a japán táj kék kígyójával elmondhatják, *ez már nem is vonat, hanem rakéta.* Ablaksávjában kék csík díszít, de mozgásával ez a szín optikailag is növeli a sebességet. A kocsik belsejében rend és tisztaság, mely az utazás megkezdésétől a befejezéséig fegyelmet követel az utasoktól is.

A szerelvényeknek sajátos nevük van, például *„Villám”*, *„Sárkány”*, *„Tűz”*. A vasutasok a tokiói vágállomáson, de máshol is előzékenyek, pontosak, udvariasak. *Már pár másodperces késést is restellkedve jelentenek be, hisz ennek megtörténni tilos.* A shinkansen minden beszállóajtónál 7 centiméterre áll az utasok járdája előtt, minden szerelvény saját dallammal figyelmeztet az indulásra és érkezésre, természetesen a kocsikban utazás közben bárki használhatja az egész ország területére kapcsolást teremteni tudó telefonokat is.

Mind az I., mind a II. osztály színes bársonyüléseit és fejtámláit hófehér csipkebetétes terítő borítja, melyet végállomásonként cserélnek. *Az ülések dönthetők, az ablak felé fordíthatók, hogy az utas számára a legmegfelelőbb helyzetben vonulhasson el a táj.* A Fuji hósapkája télen-nyáron kontrasztosabbá teszi a színeket, amott a másik oldalon a csipkés tengerpart mindig szorgalmas halászok hajlongását rajzolja, s a teaültetvények, a bambuszerdők a tipikus sziklás ország egzotikumáról, beszélnek. A vonat útja a természetbe való komponált telepítés egyik példaképe lehet évtizedek múlva is.

Udvarias gesztus

A megállók előtt a halk zeneszó arra is jó, hogy a csodálatos táj, az állandóan felkínált nagyszerű falatok és az újságolvasás nehogy elandalítsa az utasokat. *A vonatvezető figyelmeztet, hány perc múlva érkezünk és körültekintő vizsgálatra kér, ott ne felejtsünk valami fontosat ülőhelyeinken.*

Másfél évtizeddel ezelőtt ez a vonat a világ leggyorsabb járata volt. Tokió és Osaka közötti 515 km-es távot 3 óra 10 perc alatt tette meg. *Utazósebessége 210 km/óra*, másodpercek alatt végsebességre gyorsul, s bár a fővárosban már több emelet magasságában száguld, a balesetveszély szinte zéró.

1972 elejére *Okayamáig*, majd 1975-ben *Kyushu* szigetének északi pontjáig, Hakatáig építették ki a shinkansent. Így kötötték össze a főszigetet *Honshut Kyushuval.* A superexpressz ma már összesen 1069 km-t tesz meg 6 óra 40 perc alatt. Tervezetten a végcél az volt, hogy az ország legdélibb pontjától a legészakibb Hokkaidóig eljussanak az utasok az expresszel.

Alagút épül a tenger alatt

Az építők tapasztalatai, valamint a fejlődő igények nagyobb erőpróbára késztették a japánokat. Honshu és Hokkaidó között tenger alatti alagutat építenek. Mivel több szintes lesz az alagút, a vasúti teherszállításra, a gépkocsiforgalom számára, a személyszállító shinkansen számára is külön kellett folyosót építeni. Magától értetődik, hogy mindezek fölött a tenger szintjén ugyanazt az útvonalat a hajók is megteszik. Az alagút teljes hossza 53,85 km, s ebből 23,3 km a tenger alatt húzódik.

Az alagutat 1971-ben kezdték építeni, *s a forgalomnak 1981-ben adják át.* Magam is láttam a munkálatokat, lenyűgöző látvány és munkaszervezés tekintetében egyedülálló, amit ilyen helyen átélhet egy európai. Maga a tény is, melyet közönnyel vesznek tudomásul a japánok: *igen, számukra az is természetes, hogy Sapporótól Hakatáig 2000 km az út, de 13 óra alatt „kényelmesen” végigutazható.*

B. Nagy Erzsébet

Tapasztalatcserén az NDK-ban

A MÁV Villamos Felsővezeték Építési Főnökség barátsági, együttműködési szerződést kötött az NDK-beli Montageleitung vasútvillamosító vállalattal. A szerződésben foglaltak alapján március 21-től 28-ig öt tagú magyar delegáció járt a lipcsei üzemben.

A magyar szakemberek megismerkedtek az NDK vasútvillamosításának helyzetével, terveivel, majd kölcsönösen tájékoztatták egymást a villamosításnál jelenleg alkalmazott technológiákról, műszaki megoldásokról, valamint a fejlesztési elképzelésekről.

A *Drezda—Berlin* közötti főútvonalon megtekintették a folyamatban levő villamosítási munkákat, az ott alkalmazott különleges műszaki megoldásokat. A vállalat hallei fejlesztési műhelyében *a magyar szakemberek kipróbálhatták a szovjet gyártmányú „oszlopra mászó kerékpárt”.*

A hasznos tapasztalatcseréken kívül — ugyancsak a vállalat hallei központjában — *két magyar vonatkozású kiállítást rendeztek.* Az egyik hazánk felszabadulásának 36. évfordulóját demonstrálta, a másik pedig a magyarországi vasútvillamosítás történetét mutatta be.

Szeptemberben az NDK szakemberek viszonozzák a látogatást.



Kerékpárral az oszlopon



A vendégek és vendéglátóik

NEM MIND PROFI, AKI FÉNYLIK

Volt csekélyke időm (no meg brigádon kívüli, önkéntes vállalásaim között is szerepel ilyen program), s képzőművészeti kiállításokra látogattam el. Előbb egy amatőrök alkotásait bemutató tárlatra, utóbb egy hivatásos művész festményeinek megtekintésére. Restellem bevallani — mert tudom: *a hiba az én felfogóképességemben van* — az amatőrök képeinek többségét megértettem. A maguk egyszerűségében mozdonyvezetőket, pályamunkásokat, vastag csípőjű asszonyokat és erdő-illatot árasztó tájakat ábrázoltak. A hivatásos mester képeihez valahogy nem tudtam felnőni, pedig a két háromszög és a három halványlila rombusz alatt ott volt a cím is: *„A hétköznapok szintézise.”* De hát én, gyarló betűvető, aki még egy széklábat sem faragtam ki életemben, nemhogy ecsettel a kezemben kapcsoljam összefüggő egésszé a hétköznapok részeit, hogyan is jönnék rá arra: melyik rombusz a kedd, s melyik a csütörtök? Gyanítom: amatőr tárlatlátogató vagyok én, kár is időt veszejtenem a profik gondolatvilágának megértésére.

A minap a tévében hallottam egy profit nyilatkozni. Fest már néhány évtizede, s nem is hiába: eleddig eladott két vagy három képet. Hogy miből él? Másból. Más munkával teremti meg a feltételeket ahhoz, hogy a színtiszta művészet oltárán áldozhasson, s minél magasabb tökélyre jusson. *Őszintén szurkolok neki, hogy a negyedik képe is vevőre találjon* — erőt meríthet ebből a még magasabb csúcsok meghódítására. Ez a negyedik vevő ugyan nem én leszek, azt a képet viszont felakasztottam szobám falára, amelyet e szavak kíséretében adott át nekem egy amatőr: *„fogadd el komám, jókedvemben festettem és jó szívvel adom”*. Hozzáteszem: aligha művészet a javából, mert mitagadás: érthető. Nem profi alkotta.

Két levelet is kaptam az elmúlt hetekben, az egyiket idős vasutasbarátom írta, vidéki szolgálati helyéről: *„Eljöhetne hozzánk ismét, megbeszélnénk egy-két munkahelyi gondunkat.”* A másik levélen cégjelzés volt meg pecsét is — profi levélíró gépeltette, s olvashattam: *„Emlékeztető feljegyzés T. Cím felé a tárgyban, hogy gépeink üzemeltetésével kapcsolatos egyeztető tárgyalásunk folyó hó 10-én kerül megrendezésre, amelyre részvételi szándékát T. Cím válaszlevélben jelezze felénk ügyintézőnk által.”* Profi diktálta, semmi kétség: nehezen érthető. Nem úgy, mint a levelet csak havonta-negyedévente kanyarító vidéki vasutasé. Ő amatőr módon egyszerű.

Megállt a Trabant. Kétszáz méternyire egy autószerelőműhely — maszek kisiparosé —, szerencsém van: rövid kapacitálás után hajlandó gyalogszerrel odabaktatni az álló járgányhoz. Felnyitom a motorház tetejét, belenéz — alaposan vizsgálgatja, profi módon szúrós tekintettel, hümmög is hozzá, még a feje búbját is megvakarja —, majd megnyilatkozik: „Hát uram, ez nem lesz olcsó játék, egy napba is beletelik, amíg kijavítom: *eltörött a dugattyúgyűrű palástjának a hajtókarperselye.* Be kell, hogy vontassam a műhelybe, mindjárt jövök a saját kocsimmal. Nyolcszáz forintból kitelik”...

Hát ha eltört, eltört; ha nyolcszáz, hát nyolcszáz — köztudottan sokba kerül az autótartás. Amíg várom a mestert, hogy jöjjön értem a vontatókötéllel, fékez mellettem egy másik Trabant. „Segíthetek?” — így az úrvezető. *„Aligha!* Eltört a gyűrű palástjának a karperselye...” Trabant-társ kiszáll a kocsijából, belenéz a motorházba, valamit piszkál az akkumulátor körül. *„Adj rá gyújtást!”* — mondja. Fordítom az indítókulcsot, a motor felberreg. *„Az akkut néha ápolni kell, pajtás, elkoszolódott a saru. Menj haza és tisztítsd meg, no jó utat!”* Palástra, perselyre nem is gondol. Az amatőr.

Riportot készítek az egyik üzemben. Azt mondja az anyagellátásért felelős egyik fő-főprofi: „A világgazdaság begyűrűző hatása kedvezőtlenül érintette a velünk kooperáló partnervállalatot, ráadásul a gazdasági szabályozók éveleji mozgósítása is kedvezőtlenül hatott a hatékonyságra, ezért az első negyedévben nem szerelték ki azokat a szegecseket, amelyeket mi tavaly a harmadik negyedévben megrendeltünk. Most harmadik piacokon piackutatunk.” Profi válasz: nem értem. Megkérdem hát Feri bácsit a műhelyben, miért áll a gép, miért nem dolgoznak. *„Mert nincs anyag.”* Csak így egyszerűen, amatőr háttérismeretről tanúságot téve.

Milyen különös. Mégis értem.

F. T.

Az erőnlét és a szellem formája

Vasutas Kupa tájékozódási futóverseny a Balatonfüred melletti Koloska-völgyben

Ezernegyvenhat versenyző részvételével, 25 egyéni kategóriában kezdődött május 2-án a *32. Nemzetközi Vasutas Kupa és Csik Judit Tájékozódási Futóverseny.* A Balatonfüred mellett levő Koloska-völgyben és környékén rendezett verseny második napján pedig — a 9 kategóriában — több mint 300-an álltak a váltószám rajtjához, mindkét napon kategóriánként A, B, C és D osztályokban.

A szervezést, a verseny lebonyolítását ezúttal is *a Törekvés SE tájfutó szakosztálya — a védnökséget a vasutas-szakszervezet, az Északi Járműjavító KISZ-bizottsága, párt-, társadalmi és gazdasági vezetői vállalták.*



A versenyzők egymás után érkeznek a célba
(Laczkó Ildikó felvétele)



Hosszú volt a táv

A verseny külföldi vendégei ezúttal *bolgár, csehszlovák, jugoszláv* és *svájci* klubok színeiben indultak, míg a hazaiak az ország minden részéből, 63 tájfutó-szakosztályt képviseltek.

A versenyközpont és a szállás *Balaton—Kiliántelepen* az Expressz-táborban, a viadal színterének közelében volt.

Az elsőnapi egyéni versenyben ötösével rajtoltak a versenyzők. A póznákkal, kötelekkel megfelelően kerített starthelyen négy szakaszban váltották egymást az időre pontosan besorolt futók.

A találkozón finoman szitálva, de annál kitartóbban permetező eső, felázott terep, csúszós és ragadós sár, bőrpirosító-szederjesítő hideg tette próbára a futókat. A terep; *nehéz volt, mint minden vasutaskupán.* Bozótos, s köves is. Csapzottan, ágaktól-tüskéktől véresre karmoltan érkeztek jó néhányan már az első állomásokhoz.

Igazságtalanok lennénk azonban, ha figyelmen kívül hagynánk azt, hogy az idén kiadott versenyhelyszínek közül a mostani találkozóra jutott a legrapszódikusabban változó domborzatú és növényzetű terep.

Halász Miklós (Postás SE), *Szarka Ernő* (Műegyetem SE) „veteránversenyzők", most versenybírók, a rendezéstechnikában látták a vasutaskupák, s főleg az idei, 32. legnagyobb erényét, sikerét. Ezt elsősorban a legnagyobb összekovácsoló erőnek, a klubhűségnek tulajdonították.

Az idei versenyen, a felnőttek mezőnyében a bolgár versenyzők vitték el a pálmát. A vasutasklubok versenyzőinek sincs azonban okuk szégyenkezésre: a férfijunior (F 19 A) kategóriában *Széles Gábor*, a PVSK versenyzője második lett, csapatban pedig a harmadik helyet érte el egyesülete *(Széles, Sélley, Szieberth* összetételű gárdája.

Az ifjúsági férfi (F 17 B) számban *Gajdos György* révén született pécsi győzelem.

A nők 13 éves kategóriájában első helyen végzett *Geosits Bea*, a Szombathelyi Haladás színeiben, őt követte a második helyen *Kálmán Tünde*, a Szegedi VSE versenyzője. Ugyanebben a kategóriában, csapatban első lett a Szegedi Vasutas *(Balogh, Kálmán, Keresztes)*, a második helyet pedig a Szentesi Vasutas szerezte meg *(Őze, Kerek, Klisits)*.

A nők 15 éves kategóriájában csapatban második lett a Szombathelyi Haladás.

A legkisebbek között, a női és fiú 12-ben a Szegedi Vasutas jeleskedett: egyéniben *Blum Henriett*, a fiúk pedig csapatban szerezték meg a harmadik helyet. A seniorok mezőnyében a férfi 35 éves kategória második helyezettjei a PVSK versenyzői lettek *(dr. Kis, Ijász, Zolarek)*. Az 50-es korhatárban pedig *dr. Varasdy Sándor* végzett a harmadik helyen.

Sipka Tamás

Dombóvárra került a vándorkupa

Nem kedvezett az időjárás szakszervezetünk legfiatalabb sportolóinak. Május 2-án és 3-án hűvös, esős időben rendezték meg Szombathelyen a Vasutasok Szakszervezete *tanulói alapszervezetek II. országos sportnapját*, melyen öt iskola labdarúgói és leány kézilabdázói mérték össze tudásukat.

A labdarúgó-mérkőzéseknek a Haladás pálya, a lányok kézilabda-mérkőzéseinek a helyi 405-ös Ipari Szakmunkásképző Intézet udvarán lévő sportpálya volt a helyszíne.

Mindkét vándorkupát — az első ízben részt vevő — *516-os dombóvári Szakmunkásképző diákjai vihették haza.* A lányok kézilabdajátékában második lett a hazaiak együttese, míg a harmadik helyen a budapesti Mechwart András Szakközépiskola csapata végzett. Fociban a dombóvári fiúkat a Mechwart iskolások követték, a harmadik helyet a szolnoki 605-ös Ipari Szakmunkásképző Intézet diákjai szerezték meg.

A zsüri ezúttal különdíjat is adott a legeredményesebb góllövőnek, illetve góldobónak. A labdarúgóknál *Varga József* (24-es Ipari Szakmunkásképző Intézet Budapest) a kézilabdázóknál *Fekete Anna* (Szombathely) kapott díjat. A legbiztosabb kapusnak a dombóvári *Lovik Magdolna* és *Újházi Béla*, a Mechwart András iskola tanulója bizonyult.

Sz. J. I.

HÍREK

KÖZLEMÉNY. Találkozót rendeznek a MÁV Tisztképző 1935/36-ban végzett hallgatói részére május 29-én, pénteken 10 óra 30 perckor, a Budapest Keleti pályaudvar kultúrtermében. Az ebéddel egybekötött találkozó szervezője Fogarasi Pál. Telefon: 298—989. A találkozón való részvételre május 24-ig lehet jelentkezni. Levélcím: Budapest, Mautner Sándor út 149. 1131.

— Áruk — konténerben. Szegedről már konténerben utazik a fűszerpaprika, a konzerv, a kenderzsineg, a divatöltöny és a divatcipő. Ugyanígy érkeznek a házgyári lakások szerelvényei is. A szegedi igazgatóság most egy-egy nap száz konténert küld és fogad. A húsztonnás szállítótartályokban továbbított áru mennyisége másfélszer annyi, mint tavaly volt.

Május 30-án
Túra a Börzsönyben

Lapunk 4. számában hirdetett „Tavasztól őszig hat túrasorozat" 3. túrájára május 30-án, szombaton kerül sor a *Börzsöny hegységben.* Találkozás *Nagymaros* állomáson 10 óra 32 perckor a 222-es számú vonat érkezése után, amely a Nyugati pályaudvarról indul 9 óra 30 perckor.

Útvonal: *Nagymaros, Szürkehegy, börzsönyi panorámaút, Zebegény.* A csoport Zebegénybe 15 és 16 óra között érkezik. Túravezető *Kása Lajos.*

— Nyugdíjasokat búcsúztattak. A szerencsi körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága a közelmúltban nyolcvan nyugdíjba vonult vasutast búcsúztatott. Az ünnepségen a szakszervezet ajándékkal kedveskedett a több évtizedes szolgálat után nyugalomba vonult dolgozóknak.

— Tanulmányi kirándulás. A nagykanizsai 406-os Szakmunkásképző Intézet egynapos tanulmányi kirándulást szervezett budapesti színházlátogatásra a tanulóknak. A vasúti járműlakatos osztály a Várszínházban, a dízelszerelők pedig a Józsefvárosi Színházban tekintettek meg egy-egy előadást.

— Kiváló határállomás. Április 29-én, Lökösháza állomás kultúrtermében ünnepség keretében adta át Megyik Ferenc, a szegedi igazgatóság helyettes vezetője a Kiváló Határállomás oklevelet a curtici román—magyar határállomáson dolgozó vasutasoknak. A CFR-dolgozók nevében Tirla Joan igazgató köszöntötte a a kitüntetett magyar vasutasokat.

— Ismét elsők. A salgótarjáni MÁV—Volán komplex-brigád 1963-ban alakult, és azóta tízszer nyerték el az első helyezést a brigádok közötti versenyben. A győztes brigádnak a Volán 2-es számú Vállalat, valamint a budapesti igazgatóság képviselői adták át a pénzjutalmat.

— Tisztújítás. A monori szakszervezeti nyugdíjascsoport a közelmúltban taggyűlést tartott, amelyen Molnár Elek elnök számolt be a végzett munkáról, majd idős kora miatt — Rabi István gazdasági felelőssel együtt — lemondott tisztségéről. Új elnöknek ifj. Molnár Eleket, gazdasági vezetőnek pedig Szalay Istvánt választották.

— Bolgár népművészet. A tapolcai Batsányi János Művelődési Ház nyugdíjasklubjának tagjai részére a közelmúltban diavetítéssel egybekötött előadást tartott dr. Lackovits Emőke muzeológus a bolgár népművészetről.

Jó úton gurulnak a kerekek

Lendületben a BVSC megfiatalodott kerékpár-szakosztálya

Kerékpár, Pataki.

A két szó között igen szoros a kapcsolat — sokaknak talán nem is kell mondani ezt. *Pataki József*, a BVSC kerékpár-szakosztályának vezető edzője hosszú esztendőkön át, meghatározó egyénisége volt a sportágnak. Ízelítőül néhány lenyűgöző adat: *tíz bajnoki aranyat szerzett a motorvezetéses versenyben, nyert magyar bajnokságot a pontversenyben,* a párosban (Habonnyal) és a hosszú távú országúti számban is. Hogy ezenkívül még hányszor haladt át elsőként a célponton, arra pontos választ csak egy másik Pataki tudna adni. A fejszámoló művész. A megközelítő pontosságú adatok: *215 győzelem, ebből 122 a motorvezetéses számban.* Tizennégy országos bajnoki, húsz Budapest-bajnoki cím... És a jó ég tudja még, mi minden...

Persze a két szó — kerékpár, Pataki — kapcsolata jóval régebbi, mint ahány esztendőt Pataki József pályafutása átér... Hiszen a jelenlegi vezető edző édesapja, *idősebb Pataki József a negyvenes esztendőkben legalább annyi babért aratott a sportágban, mint fia.* Nevét szerte az országban minden valamirevaló kerekes ismeri. Az *„öreg Patyi"* — mondják félreérthetetlen tisztelettel.

— A családban hagyomány a sport — mondja az idősebb Pataki. — Unokatestvéreim közül *Pataki Ferenc* olimpiai bajnokságot nyert tornában, *Pataki Lajos* pedig, hármasugróként szerzett OB-győzelmet.

Hogy az alma nem esik messze a fájától, azt az ifjabb Patyi már tizenöt esztendős korában bebizonyította, amikor — alighanem példa nélküli eset a sportágban! — bekerült a pályaválogatott keretbe.

S aztán jöttek azok az aranyak, győzelmek...

Három évvel ezelőtt *harmincegy esztendősen szállt le a nyeregből a fiatalabb Pataki, hogy átvegye édesapjától a vezető edzői tisztet.* Persze, a fogalmazás kissé sántít, hiszen abból a bizonyos nyeregből nem szállt le végképp — hosszú országúti edzéseken ma is gyakran együtt gyúrja a kilométereket tanítványaival.

— Van néhány ügyes gyerek a szakosztályban —, meséli. — Három versenyzőnk — *Filutás Árpád, Hatvani Tibor* és *Varga Attila* — tagja az ifjúsági pályaválogatott keretnek, legjobbunk, *Dér Ervin* pedig részt vett a moszkvai olimpián...

Ez utóbbi eredmény egyébként mérföldkő a szakosztály életében, hiszen jóval korábban csak *Juszkó Jánosnak* sikerült kiharcolnia hasonló kiküldetést.

— *Kevesen vagyunk, mindössze huszonheten* — folytatja a vezető edző —, *viszont roppant lelkes a társaság. A versenyzők többsége fiatal, belevaló srác.* Elsősorban a pályán várok tőlük előrelépést, ámbár nem zárkózunk el az országúti szereplés elől sem. A kettő jól megfér egymás mellett...

A BVSC kerékpár-szakosztálya pillanatnyilag nem tartozik a közvetlen élvonalhoz. A sportággal foglalkozó negyvenhárom egyesület rangsorába a 7—8. helyen áll. A szakemberek véleménye szerint azonban ebben a még nyers, fiatal gárdában benne van az előrelépés valamennyi előfeltétele: *a tehetség, a szorgalom, a sportág iránti szeretet.*

Ami pedig az anyagi feltételeket illeti...

Vágvölgyi Mátyás, a BVSC elnöke: — Kerékpár-szakosztályunk a közelmúltban nemzedékváltáson ment keresztül, alaposan megfiatalított társaság vette át a „stafétát" a kiöregedett versenyzőktől. *Véleményem szerint ez a váltás igen jól sikerült, a szakosztály megtalálta önmagát.*

Figyelemre méltó a vezető edző terve is: — Háromévi kihagyás, vagy inkább úgy mondom, könnyítés után ismét edzésbe álltam, s hamarosan elindulok néhány versenyen is. Az az elméletem, hogy az ember soha se törődjön bele, hogy öregszik, és legyőzték. Ha ezt elfogadja, ha beletörődik ebbe, akkor valóban megöregedett... *Meg aztán azért is álltam újra edzésbe, hogy végig bírjam a gyakorlások legkeményebb tempóját is...*

Persze, akkor sincs baj, ha *Dér Ervinék* mégis megelőznék. Csak a versenyző Pataki bosszankodna — a másik, az edző Pataki büszke lenne: *kemény gyerekeket nevelt.*

Pilhál György

Öt év tükrében

Eredményes munkáról számoltak be a szegedi igazgatóság MHSZ-klubjai

A közelmúltban tartották meg ünnepi közgyűlésüket a szegedi igazgatóság központjában működő MHSZ-klubok. Az elmúlt öt év munkáját értékelő eseményen részt vett *Szemők Árpád* alezredes, az MHSZ Csongrád megyei vezetőségének titkárhelyettese és *Lovász Lázár* vasútigazgató.

Szabó Gyula, a dr. Münnich Ferenc tartalékos honvédelmi klub titkára beszámolójában többek között elmondotta, hogy a több mint három évtizedes múltra visszatekintő klub munkája az utóbbi években vált eredményessé. Legfontosabb működési területükön, a tartalékosok évi 20 órás tájékoztató oktatásában különösen jó eredményeket értek el. A továbbképzésbe évente 75—80 tartalékost vontak be.

Másik jelentős és népszerű rendezvényük *a hadifegyverlövészet volt*, amelyen esetenként 65—70-en vettek részt. Emellett a szocialista brigádok, a KISZ-fiatalok részvételével is rendeztek lövészeteket. Megyeszerte híres az évente megrendezett fegyveres erők napi ünnepségük. Munkájuk eredményességét jelzi, hogy a klubot az MHSZ megalakulásának 30. évfordulója alkalmából az *MHSZ Kiváló Munkáért* arany fokozatával tüntették ki. Ezt a megye 190 klubja közül csak négy érdemelte ki. Évről évre kimagaslóan szerepeltek a THV versenyein, többször megnyerték a városi, megyei döntőt, de országos versenyen is nemegyszer értek el jó eredményt.

Bacsó József, a honvédelmi klub titkára munkájukról elmondotta, hogy a részükre előírt valamennyi lőversenyen részt vettek. Tavaly Szegeden rendezték meg a MÁV vezérigazgatója által kiírt *Vasutas Felszabadulási Vándorserleg* lövészverseny soros fordulóját, amelyen csapatuk az eddigi legjobb eredményt érte el. Bekapcsolódtak a területi szakszervezeti bizottság tömegsport-mozgalmába is.

Mindkét klubtitkár hangsúlyozta, hogy eredményes működésükhöz jelentős anyagi és erkölcsi támogatást kaptak a vasútigazgatóságtól és a vasutasszakszervezettől.

A közgyűlés felemelő pillanata volt, amikor az új MHSZ-klubtagoknak ünnepélyes keretek között átadták a tagsági igazolványt. A tanácskozás végén pedig jutalomban részesítették a kiemelkedő munkát végző MHSZ-aktivistákat.

Gellért József

LAKÁSCSERE

Elcserélném Pusztaszabolcs központjában levő két szoba, fürdőszobás, II. emeleti lakásomat hasonlóra bárhová, budapesti kisebb is érdekel. Érdeklődni lehet esténként a budapesti 177-927 telefonszámon.

Elcserélném Budapest Baross téren levő két szoba összkomfortos MÁV-bérlakásomat egy szoba összkomfortos, vagy garzon tanácsi lakásra, szolgálati lakásra jogosító munkakörben foglalkoztatott vasutas dolgozóval. **Vagy:** fenti MÁV-bérlakást és plusz két szoba összkomfortos öröklakást négyszobás, összkomfortos tanácsira cserélnénk Budapest területén. Érdeklődni lehet délután 17 órától a 487-003 telefonszámon.

Elcserélném győri másfél szobás, 43 négyzetméteres tanácsi lakásomat hasonló vagy kétszobás budapesti tanácsi vagy MÁV-bérlakásra. Levélcím: 9025 Győr, V. ker. Engels tér 20. III. e. 3.

Elcserélném kétszobás, komfortos, 96 négyzetméteres, gázfűtéses lakásom budapesti 3-4 szobás tanácsi rendelkezésű lakásra, öröklakásra, vagy kertes házra, vasutas dolgozóval. Esetleg kétszobás budai személyi tulajdonú lakást is adok. Érdeklődni lehet Bpest., Kerepesi u. 5. V. ép. fsz. 4., vagy nappali órákban a 635-643 telefonszámon.

Elcserélném Bpest., IX. Péceli u. 2. I/1. 84 négyzetméteres alapterületű, egybenyíló két szoba összkomfortos kiskertes MÁV-bérlakást külön bejáratú kétszobás, összkomfortos vagy komfortos tanácsi, vagy MÁV-bérlakásra (60-70 négyzetmétertől kezdődően. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni munkaidőben a 39-81; 27-77, este 17 órától a 272-336 telefonszámon.

Elcserélném, vagy eladnám Balatonakaliban levő — állomáshoz, Balatonhoz 3-4 percre, — kiskertes, 2 hálófülkés, hall, konyha, fürdőszobás, verandás nyaralónkat budapesti két szoba összkomfortos lakásra. Érdeklődni 17-18 óra után (szombat, vasárnap kivéve) a 272-336 telefonszámon.

Elcserélném budapesti háromszobás, 90 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat kisebb tanácsi lakásra. Telefon este: 261-392.

Elcserélném szolnoki egy, plusz két félszobás, összkomfortos, 62 négyzetméteres MÁV-bérlakásom budapesti MÁV- vagy tanácsi lakásra. Váry Ottó, Szolnok, Mátyás kir. u. 2. V/1. 5000 Telefon: 01/17-62, vagy 343-935.

Elcserélném egy szoba komfortos, második emeleti lakásomat másfél vagy kétszobásra, lehetőleg vasutas dolgozóval. Érdeklődni lehet 8-tól 16 óráig a 172-669; 17-18; 23-11; 18 órától a 336-064-es telefonszámon. Liebhart.

Elcserélném másfél szoba összkomfortos, budai MÁV-bérlakásomat balatoni, vagy más üdülőtelepi tanácsi lakásra, vagy kiskertes házra. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet reggel 10—12-ig, este 18—22-ig a 652-382-es telefonszámon.

Elcserélném szolnoki kétszobahallos, 65 négyzetméteres, gázfűtéses MÁV-bérlakásomat budapesti vagy környéki hasonló nagyságú MÁV- vagy tanácsi lakásra vasutas dolgozóval. Kertes ház is érdekel. Szebeniné: 61-60.

Elcserélném Dunakeszi-Gyártelepen levő kiskertes két szoba összkomfortos, gázfűtéses, nagyméretű MÁV-bérlakásomat másfél szoba komfortosra Budapest területén. Tanácsi, vagy MÁV-bérlakás is érdekel. Érdeklődni lehet: Balázs Ferenc, Dunakeszi-Gyártelep. Állomás sétány 15. Telefon: 82-74.

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 Lapkiadó Vállalat
1964 Bp. VII., Rákóczi út 54.
Telefon: 224—818
Felelős kiadó: dr. Jandek Géza
a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 215—11 859
81—2107. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460—6000

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXV. ÉVFOLYAM, 11. SZÁM ÁRA: 1,30 FORINT 1981. JÚNIUS 2.

Az elnökség állásfoglalása

A kollektív szerződés jól szolgálta a vasút és a vasutas dolgozók érdekeit

Szakszervezetünk elnöksége május 21-én ülést tartott. A testület elsőnek a MÁV kollektív szerződés 1976—80. évi végrehajtásáról készült beszálót és az 1981—85 közötti időszakra készült tervezetet vitatta meg.

Az elnökség megállapította, hogy az 1976—1980. évekre kötött kollektív szerződés alapvetően betöltötte rendeltetését, megfelelt azoknak az igényeknek, amelyek arra irányultak, hogy:

— *szabályaival segítse elő a vasút hatékony gazdasági tevékenységét,*

— *biztosítsa a munkaviszonyból eredő munkáltatói, illetve munkavállalói jogok és kötelezettségek összhangját,*

— *a rendelkezésre álló lehetőségek ésszerű felhasználásával biztosítsa a vasutas dolgozók élet- és munkakörülményeinek javítását.*

A kollektív szerződés — az évenkénti módosításokkal — *jól szolgálta a dolgozók egyre hatékonyabb, ésszerűbb foglalkoztatását.* Hozzájárult ahhoz, hogy a beszámolási időszakban bekövetkezett rendkívül nagyarányú létszámcsökkenés ellenére a bázishoz képest a vasút mennyiségi és minőségi teljesítményei egyaránt javultak, ugyanakkor ezzel egyidejűleg jelentősen — *több mint 20 százalékkal — csökkent a felhasznált túlóra.*

A kollektív szerződés szabályai ösztönzőleg hatottak a jobb munkaidő-kihasználást biztosító munkarendek bevezetésére is. Az e téren elért eredmények ellenére a titkárság megítélése szerint még mindig jelentős a munkaidőn belüli inproduktív idő, amelynek csökkentését elsősorban jobb munkaszervezéssel, különösen a vezénylői munka színvonalának javításával és a munkafegyelem szigorúbb megkövetelésével továbbra is elsőrendű feladatnak kell tekinteni. *A munka termelékenységének növekedése jól szolgálta a vasutas dolgozók érdekeit is.* A túlmunka számottevő csökkenése együttjárt a vasutas dolgozók pihenőidejének növekedésével.

Az utazó- és fordulószolgálatban foglalkoztatott dolgozók szolgálati órája azonban még mindig jelentős mértékben meghaladja a (rendes) munkaidőt. *Különösen indokolatlanul magas a forgalmi utazó dolgozók távolléti órája.* A budapesti vasútigazgatóság területén például a forgalmi végrehajtó munkakörökben foglalkoztatott dolgozók nem mindig vehetik természetben igénybe a heti pihenőnapjukat. Ezt a helytelen gyakorlatot mielőbb vissza kell szorítani. *El kell érni, hogy a kijelölt heti pihenőnapokon valóban csak a legszükségesebb, rendkívüli esetekben vegyék igénybe a dolgozókat.*

A budapesti munkaerőgazdálkodás javításában, valamint az önkéntesség ösztönzésével és a munkakörülmények javításával fokozatosan tovább kell csökkenteni a vidéki dolgozók budapesti kirendelésével együttjáró hátrányokat.

Az V. ötéves tervidőszakban a vasutas dolgozók átlagbére kedvezően alakult, ugyanakkor az elért eredmények jelentős — a csökkenő tendencia ellenére — túlórahányadot tartalmaznak. A vállalati bérpolitikának a kollektív szerződés tervezett időtartamára a vasutas dolgozók kialakult életszínvonalát kell biztosítani. Ez a népgazdaság helyzetéből adódó reális cél. Megvalósítása érdekében *következetesen törekedni kell arra, hogy a bérek a végzett munka mennyiségét és minőségét tükrözzék;* jobb munkaszervezéssel a túlórák csökkenjenek. Ezt az elvet — azokon a területeken, ahol a teljesítmények mérhetők — elsődlegesen a teljesítménybérek emelésével, ahol pedig teljesítményi mutatók nem alakíthatók ki, az egyén megítélésén alapuló differenciált bérezéssel kell megvalósítani.

Az elnökség megállapította, hogy a létszámcsökkenésből eredő munkáltatási rend, a leterhelések nem gyakoroltak számottevő negatív hatást a dolgozók munkabiztonságára. A baleseti okok elemzése során ilyen összefüggések nem voltak megállapíthatók. A túlórák csökkenése tendenciájában a munka biztonságára kedvező hatással volt.

A szocialista munkaverseny keretében tett munkavédelmi felajánlások elsősorban a munkakörülmények javítását, környezetvédelmi érdekeket szolgáltak.

Az elnökség a vitában elhangzott észrevételeket, javas-

(Folytatás a 2. oldalon.)

MÁV-PAVILON A BNV-N



A MÁV pavilonja külsőleg is impozáns



A tablók és makettek segítségével a MÁV személy- és áruszállításával ismerkedhetnek meg a látogatók

(Laczkó Ildikó felvételei)

NAGYKANIZSA:

Óvodát patronál a KISZ-szervezet

A nagykanizsai körzeti üzemfőnökség vontatási üzemegységének **II-es** *KISZ-alapszervezete ebben az évben szerződést kötött az üzemi óvodával.* Elvállalták az udvar helyreállítását és a játékok javítását.

Bekapcsolódtak — a többnyire dízellakatosokból álló alapszervezet fiataljai — *a Munkád mellé add a neved mozgalomba is.* Szabad idejükben gyakran látogatják az ifjúsági klubot, és a nyárra háromnapos kirándulást szerveznek.

A KISZ-kongresszus tiszteletére kommunista műszakot vállaltak, amelynek bevételét a vasutasrokkantak javára ajánlották fel.

Május 31-től lép életbe az új menetrend

Tovább javul a városközi forgalom

A MÁV 1981/82. évi új menetrendje május 31-től 1982. május 22-ig lesz érvényben. Főbb jellemzői: *az utazás kényelmének növelése és a minőség, a szolgáltatások színvonalának javítása.* A szerkesztők arra törekedtek, hogy a főváros és a megyeszékhelyek közötti összeköttetéseket bővítsék, a hivatásforgalmat javítsák. Természetesen mindezt a biztonság messzemenő szem előtt tartásával. Gondolni kellett az 5 napos munkahét várható bevezetésére, s annak a vasúti személyszállításra gyakorolt hatására, a növekvő belföldi turizmus igényeinek következetes kielégítésére.

A nemzetközi vonatok közlekedésében is történtek változások. A nyári menetrendben az *Adriatica*, a *Báthori*, a *Maestrál* és a *Varsovia* vonatokba, az Adriához utazók nyelme érdekében, *ezúttal Komáromban és Székesfehérváron soroznak közvetlen kocsikat.* A Budapest-Keleti pályaudvaron megszűnik a *Pannonia expresszek* egyesítése. Az új menetrendben a *Polónia expressz Warszawa—Budapest—Belgrád—Szófia* között közlekedik.

A Pannonia expressz Budapest—Bukarest között új, nappal közlekedő vonatként áll az utasok rendelkezésére. Közvetlen kocsikkal nyáron Várnába, télen Szófiába.

A *Puskin* vonatpár az új menetrendben Budapest-Nyugati pályaudvarról indul. A budapesti és a belgrádi vonatrészeket Cegléden egyesítik.

A *Meridián expressz*, a komáromi határátmenet mentesítésére Sturovó—Szob vonalon közlekedik a Keleti pályaudvarra, majd Belgrádba.

A *Rákóczi expressz* egész nyáron közvetlen kocsikkal közlekedik Budapest—Poprád—Tatry állomások között.

Az új menetrendben 28 nemzetközi vonat áll a hazai és a nemzetközi utasok rendelkezésére. Így ma már Európa fővárosai átszállás nélkül elérhetők.

Korántsem állt meg a fejlődés a belföldi vonatok forgalomba helyezésénél. Ezúttal új vonatokat állítottak forgalomba *Budapest-Déli pu—Sopron; Budapest-Keleti pu—Miskolc; Budapest-Nyugati pu—Nyíregyháza; Békéscsaba—Szeged* és *Miskolc—Budapest-Keleti pu—Győr* között.

Az ötnapos munkahétre való áttérés miatt új hétvégi gyorsvonatpárok közlekednek: *Budapest-Déli—Fonyód; Budapest-Keleti pu—Sátoraljaújhely; Budapest-Nyugati pu—Mátészalka; Szeged—Kaposvár—Eger,* továbbá *Debrecen—Eger—Szilvásvárad* és *Salgótarján—Szolnok— Debrecen* viszonylatban.

Javul a közlekedés a Balaton mindkét partján. Az északi parton új vonat lesz a *Füred-expressz*, amely 7,55-kor indul a Déliből és 9,50-kor érkezik Balatonfüredre. Vissza 20,25-kor indul és 22,25-kor érkezik a Délibe. A déli oldalon a *Sió expressz* 8,30-kor indul és 10,15-kor érkezik Siófokra, ahonnan 21,05-kor indul vissza és 22,45-kor érkezik Budapestre.

A Balatonnál ritkították a távolsági vonatok megállását, ugyanakkor az utasok igényeit zónarendszerű közlekedéssel elégítik ki. Újabb gyűjtő és elosztó vonatok beállításával tovább finomították a menetrend szerkezetét.

A Balaton két partjára hétközben 24 pár, a hétvégi csúcsforgalomban (péntektől vasárnapig) további 15 pár vonat viszi az utasokat. A déli parton 28, az északi parton 14 gyűjtő és elosztó motorvonat közlekedik, az előző év nagyon kedvező tapasztalatai alapján. Ahol ezek a vonatok közlekednek, ott a gyorsvonatok nem állnak meg.

A Velencei tóhoz Budapest felől hétköznap 22 vonatot vehetnek igénybe az utasok. Délután 17—22 óra között *Székesfehérvár—Budapest között 6—8 perces időközben követik egymást a vonatok.*

A Dunakanyarba a Budapest-Nyugati pályaudvarról 30 percenként induló vonatok adnak komfortot az utazáshoz.

A menetrend egyúttal ütemváltás is. A mintegy ötezer vonat a menetrend adta szerkezetnek megfelelően a személy- és áruszállítást szolgálja.

Az új menetrendre való átállás sok körültekintést, alapos felkészülést igényel. Hiszen a forgalom várható emelkedése mellett sem szünetel a pályák korszerűsítése. Ezért a nap bizonyos szakaszaiban szüneteltetni kell a forgalmat. Természetesen mindezek késést kiváltó tényezők, melyeket másutt és más időben végzett munkával kell ellensúlyozni. A tartózkodási idők és menetidők rövidítésével kell hozzájárulni, hogy az utazóközönség minél kevesebbet vegyen észre ezekből a gondokból.

Szabó Béla



Mindennapos látvány a Keleti pályaudvaron, amikor a kapusok a gyorsvonatok útirányát jelző táblát cserélik

(Laczkó Ildikó felvétele)

Az elnökség állásfoglalása

A kollektív szerződés jól szolgálta a vasút és a vasutas dolgozók érdekeit

(Folytatás az 1. oldalról.) latokat is figyelembe véve *úgy határozott, hogy egyetért és elfogadja az 1976—80. évekre kötött MÁV kollektív szerződés végrehajtásáról szóló vezérigazgatói beszámolót és az 1981—85-re készült kollektív szerződés tervezetét.* Egyben felhatalmazta *Koszorus Ferenc* főtitkárt, hogy a vasutasokat képviselő elnökség nevében aláírja a kollektív szerződést.

A testület ezután a MÁV 1976—80. évi szociális tervének teljesítéséről, illetve munkavédelmi tevékenységéről, valamint a munkavédelmi terv teljesítéséről szóló beszámolókat vitatta meg.

A MÁV 1980. évi, illetve V. ötéves tervidőszaki munkavédelmi tevékenysége értékeléséről szóló előterjesztés megállapította többek között, *hogy csökkent a balesetek száma.* Tavaly például 82-vel kevesebb baleset történt, mint 1979-ben. Különösen kedvező a halálos és csonkulásos (súlyos) balesetek arányának csökkenése.

Az elmúlt esztendőben 2584 baleset történt. Ezek többsége rakodás és elegyfeldolgozás közben következett be. A balesetet szenvedett dolgozók 32 százaléka harminc éven aluli volt. Az idősebb vasutasok általában a felelőtlen kockázatvállalás miatt sérültek meg. *Sajnos még mindig gyakori balesetet előidéző ok az alkoholfogyasztás.* A balesetvizsgálati jegyzőkönyvek tanúsága szerint a balesetek többsége az utasítások megszegésének és a laza munkafegyelemnek a következménye.

Összességében megállapítható, hogy az 1980-ban végrehajtott fejlesztések és szervezési intézkedések hatására *javult a mukáltatás biztonsága és a vasútegészségügyi szolgáltatás színvonala is.* A vasútegészségügyi szervek tavaly 23 421 munkaegészségügyi szűrővizsgálatot végeztek, amelyből 2252 kóros elváltozást állapított meg.

A SZOT 1978. november 17-i ülésének határozatai alapján kibontakozott a munkavédelem korszerűsítésének igénye, amely a MÁV ez irányú tevékenységét is kedvezően befolyásolta. *Sajnos a balesetek kivizsgálása során még nem eléggé érvényesül az alapos okfeltárásra való törekvés, hosszadalmasak a kivizsgálási eljárások és a balesetek tanulságait sem hasznosítják kellőképpen.* A munkavédelmi képzésben sok a formalitás, az oktatás nem igazodik rugalmasan a gyakorlati tapasztalatokhoz.

Az V. ötéves tervidőszakban a halálos üzemi balesetek száma 24 százalékkal csökkent. Az öt esztendő alatt a kedvezőtlen munkakörülmények javítására, az egészségre ártalmas munkahelyek megszüntetésére, a nehéz fizikai munka gépesítésére *11 milliárd 600 millió forintot fordított a vasút.* A fejlesztések hatására növekedett a munkáltatás biztonsága, kevesebb lett a testi épséget veszélyeztető munkahely.

Az elnökség megállapította többek között, *hogy a szakszervezet testületeinek lelkiismeretes tevékenysége is hozzájárult a munkavédelem korszerűsítéséhez.* Az eredményekhez nagymértékben hozzájárult a vasúti technika fejlesztése, az üzemegészségügyi szolgálat munkája és a gazdasági vezetők szemléletváltozása. A jövőben azonban még nagyobb figyelmet kell fordítani a munkafegyelemre, a balesetmegelőzési tevékenység kiszélesítésére.

Az elnökség az előterjesztett beszámolót — a határozati javaslattal együtt — elfogadta.

Ugyancsak elfogadta a szakszervezeti információs munka továbbfejlesztésével kapcsolatos feladatokról készült előterjesztést, továbbá az Országos Törekvés Művelődési Központ működési szabályzatára és ügyrendjére vonatkozó javaslatot, valamint a MÁV jóléti és kulturális alapjának 1980. évi felhasználásáról, illetve az ez évi felhasználás tervéről készült jelentéseket.

NEMZETKÖZI ÉLET

Ausztrál delegáció ismerkedett a vasutas-szakszervezet munkájával



Szemők Béla titkár köszönti a vendégeket
(Laczkó Ildikó felvétele)

Szakszervezetünk vendégeként — május 10-től 16-ig — ausztrál vasutas-szakszervezeti delegáció tartózkodott hazánkban. A delegáció vezetője *Glen Moorhead*, az Ausztrál Mozdonyvezetők Egyesült Szakszervezetének főtitkára volt. Tagjai: *Ralph Taylor*, az Ausztrál Vasutas Szakszervezet Országos titkára és *Dick Williams*, az Új-Zélandi Mozdonyvezető Társulás főtitkára.

A vendégek látogatásának célja szakszervezetünk munkájának, a vasutasok élet- és munkakörülményeinek, szociális helyzetüknek a megismerése volt. A delegációt szakszervezetünk székházában fogadta *Koszorús Ferenc* főtitkár, és tájékoztatást adott az aktuális szakszervezeti kérdésekről.

A programban szerepelt többek között látogatás a Közlekedési és Szállítási Szakszervezetek Nemzetközi Szövetsége székházában, továbbá az Északi Járműjavító Üzem, a balatonkenesei iskolaközpont, a balatonboglári üdülő, a balatonfüredi MÁV gyógyház, valamint a Ganz-MÁVAG megtekintése és a pécsi igazgatóság munkájának a megismerése.

Május 15-én a vendégek találkoztak szakszervezetünk apparátusának a vezetőivel is. Ebből az alkalomból *Szemők Béla*, a központi vezetőség titkára köszöntötte a delegáció tagjait, akik beszámoltak látogatásuk tapasztalatairól. Elmondották többek között, hogy kitűnőnek tartják a szakszervezet felépítését, demokratizmusát, az aktivisták munkáját. Ezenkívül kimagaslónak értékelték az egészségügyi ellátás színvonalát, az üdültetési lehetőségeket, valamint a bizalmiak hatáskörének széles körű érvényesülési lehetőségeit.

A vendégek ezek után hazájuk vasútjainak gondjairól, szakszervezeti mozgalmuk célkitűzéseiről, harcairól tájékoztatták a résztvevőket, majd köszönetet mondtak a gazdag programért, a széles körű tapasztalatcsere lehetőségéért.

Gyógyító munka, zene, közéletiség

Beszélgetés dr. Novák Emil audiológiai szakorvossal

Tanulva tanítani: Ez *dr. Novák Emil* audiológiai szakorvos életének mottója.

— *Szerencsésnek tartom magam, hogy mindig olyan közösségben dolgoztam, ahol nekem is volt kitől tanulni, ám én is részesülhettem a tanítás örömében.* Diplomás vagyok, de az embereket sohasem a végzettség alapján rangsoroltam. Annak különösen örülök, hogy az egyszerű vasutasokkal is tudtam bánni, sőt őszintén mondom: tőlük is igen sokat tanultam. *Számomra a gyógyítás és a zene elválaszthatatlan egységet jelentett, ami soha sem volt teher.* De a közéletiség sem, pedig volt időszak, amikor ezt nem nézték jó szemmel — kezdte a számvetést dr. Novák Emil.



Elkötelezetten

Elkötelezettségére mi sem jellemzőbb, mint az, hogy már a hadifogságban írni, olvasni tanította az embereket, majd hazatérése után 1948-ban alapítója volt a MÁV-Kórház *Weiner Leó kamara zenekarának.*

— Az Elhagyott Javak Kormánybizottságán keresztül sikerült egy régi Bösendorfer zongorát szereznünk, ami az induláshoz nélkülözhetetlen volt. Ezután hamar összeállt a zenekar. Ebben nemcsak a kórház dolgozói, de gyakran a betegek is közreműködtek. *Jártuk a munkásszállásokat, vasúti szolgálati helyeket. Mindenkihez igyekeztünk eljuttatni a klasszikus muzsika hallgatásának örömét.*

Jóllehet a kamarazenekarban a klasszikusok és preklasszikusok népszerűsítéséért végez elismerésre méltó közművelődési munkát ,de szívesen tolmácsolja a magyar népdal feldolgozásokat is, mint legutóbb az Északi járműjavítóban is. Ezt nemcsak a Bartók évfordulón a nagy zeneszerző iránti tiszteletből, hanem a népdal szeretetéből is teszi.

— Sajnos Bartók igen keveset írt csellóra, ugyanis a Weiner Leó kamarazenekarban csellistaként tevékenykedek. Hogy mit jelent nekem a népdal? Több száz klaszszikus zeneművet ismerek és kedvelek, de ha valaki megkérdezné: mit hallgatnék meg legszívesebben a rádióban, mégis népdalt választanék. A *„Csillagok, csillagok szépen ragyogjatok"* kezdetűt, amit a gyerekek esti meséje előtt cimbalommal szignálként bejátszanak. Valami sajátosan szép, fülbemászó, magyaros dallama van, aminek a hallgatása mindig felüdít. Hogy ki a példaképem? *Azt hiszem Albert Schweizér áll a legközelebb hozzám.* Elkötelezetten küzdött azért, hogy az elmaradottságból felemeljen népeket, de a gyógyítás mellett az emberiség zenekultúrájának gazdagítására is jutott ideje.

Családi háttér

Dr. Novák Emil életútjának a biztos családi háttér is meghatározója volt. Gyerekeit a zene szeretetére, közéletiségre nevelte. Kisebbik fia *Emil*, a Színház és Filmművészeti Főiskola harmadéves hallgatója, *János* pedig befutott zeneszerző. Ő is csellón játszik, mint a papa.

— *Őszinte legyek? Már a fiam jobban játszik mint én. Jobban, de szebben azért nem.* Az eddigiekből úgy tűnhet, hogy az én közéletiségem csak a zenével függ össze. Való igaz, hogy azért a kulturális tevékenységemért kaptam a címzetes főiskolai docens megtisztelő címet, *de gyógyító munkám is szorosan összefüggött a közéletiséggel, a zenével.* A háború után fül-orr-gége szakorvosként praktizáltam, majd az audiológia irányában képeztem magam. Mindig érdekelt, hogy egy éles mozdonysíp, vagy a pihentető zene hallgatása közben mi játszódik le a hallószervekben. Az ilyen jellegű kutatásaim tapasztalatait jól tudtam a forgalommal összefüggő munkakört ellátók hallásvizsgálatánál is hasznosítani.

Dr. Novák Emilnek a neves német zeneszerző és karmester *Karl Meister* is írt zeneművet, de baráti kapcsolatainak a többsége mégis az orvosi gyakorlatból ered. Berlintől Moszkván át Ulan-Bátorig szinte mindenütt vannak orvos barátai. Ez nem véletlen, hiszen a KGST országok szintjén megalakult audiológiai szakbizottságban együtt dolgozott velük. Sőt ma már sok gyógyintézetben a szakemberek dr. Novák Emilnek és kollegáinak kutatásai nyomán kidolgozott *„hangváltozás-érzés"* táblázatot alkalmazzák.

Nyugdíjasan sem lesz tétlen

Az egykori vasutas hivatalnok fia a gyógyításban, a közéletben, a zenében egyaránt sikeresen küzdötte fel magát a ranglétrán. Nyugdíjba vonulása azonban nem töri meg ezt a mozgalmos életpályát.

— Csak a gyógyító tevékenységben jelent majd könnyítést a nyugdíjba vonulás — mondta a főorvos. — Heti három alkalommal továbbra is fogadom a rendelőintézetben a betegeket. Az így felszabaduló energiámat a társadalmi, közéleti munkában szeretném kamatoztatni. Az én ars poeticám mindig az volt: *szeresd amit csinálsz, szeresd az embereket.* Ez vonatkozik a szakmai és közéleti munkára egyaránt. Én a zenét sem tartottam soha a diplomások vagy értelmiségi csoportok valamiféle privilégiumának. A legtöbbet éppen akkor tesszük a közért, ha az általunk megszerzett ismereteket, tapasztalatokat a végzettségre való tekintet nélkül adjuk át az utánunk jövő generációknak.

Orosz Károly

A SZOT-titkárságának napirendjén

Az új alapszervezeti rendszer működésének tapasztalatai a vasútnál

A SZOT titkársága május 18-án tárgyalta a vasutas-szakszervezet titkárságának jelentését az új alapszervezeti rendszer működésének tapasztalatairól, amelynek előterjesztője *Koszorús Ferenc* főtitkár volt.

Az írásos beszámoló hangsúlyozta többek között, hogy szervezetünk korszerűsítése következtében nőtt a középirányító szakszervezeti bizottságok száma, ugyanakkor — az üzemfőnökségek megalakulása miatt — csökkent az alapszervezeteké. A szakszervezeti csoportok száma 23 százalékkal csökkent. *A választások óta eltelt időszakban sokat javult a bizalmiak tevékenysége, a korábbinál nagyobb felelősséggel képviselik a dolgozók érdekeit.* Különösen az egyetértési jog gyakorlása terén szembetűnő az előrelépés.

A legtöbb szakszolgálat területén a gazdasági és szakszervezeti jogkörök összhangban vannak. Sajnos nem mondható el ugyanez a vonali szolgálati helyekre és a pályamesteri szakaszokra. *Sok konfliktusnak a forrása a gazdasági partnerek tájékozatlansága a bizalmiak jogait illetően.* Ezt a gondot úgy orvosoljuk, hogy a bizalmi tanfolyamokra a partner gazdasági vezetőket is meghívjuk. A szakszolgálatok többségénél kedvezőek a főbizalmi szintű partnerkapcsolatok.

A beszámoló ezenkívül részletesen elemezte a bizalmi testületek munkáját, amelynek egyik sajátossága, hogy még csak az üzemi demokratikus jogok gyakorlására korlátozódik. Sokat kell még tenni a munkahelyi fórumrendszer korszerűsítése és a munkamegosztás tökéletesítése érdekében. A bizalmiak mozgósító, agitáló készsége is kifogásolható.

Az új struktúrában a szakszervezeti bizottságok aránylag gyorsan alkalmazkodtak a megváltozott körülményekhez, a megszokott munkamódszereket igyekeznek korszerűsíteni. A kedvező tapasztalatok ellenére gyakori még a reszortokban, jogkörökben való gondolkodás, a bizalmi testületek bátortalansága a jogok gyakorlásában és a szakszervezeti munka önálló irányításában.

Kitüntetések

A Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa, több évtizedes eredményes munkássága elismeréseként, nyugdíjba vonulása alkalmából a *Munka Érdemrend arany fokozata* kitüntetést adományozta *Szabó Béla* vezérigazgató-helyettesnek. A kitüntetést *Pullai Árpád*, közlekedés- és postaügyi miniszter adta át.

A SZOT elnöksége, a szakszervezeti mozgalomban kifejtett erdményes munkássága elismeréseként — május 1. alkalmából — a Szakszervezeti Munkáért arany fokozata kitüntetésben részesítette *Gyócsi Jenő* nyugdíjast, a vasutas-szakszervezet elnökét.

100 éves a Magyar Vöröskereszt

A nagykanizsai üzemfőnökség vöröskeresztes alapszervezete centenáriumi ünnepi taggyűlést rendezett május 21-én a Magyar Vöröskereszt megalakulásának 100. évfordulója tiszteletére.

Szepesi Józsefné, a szervezet titkára mondott ünnepi beszédet. Ismertette többek között a főnökség Vöröskereszt-szervezetének eddigi eredményeit, fejlődését, a térítésmentes véradómozgalom betöltött szerepét.

A taggyűlésen került sor a többszörös véradók kitüntetéseinek átadására is. Az ötvenszeres véradásért aranykoszorús emlékérmet kapott *Várfalvi Gyula, Pókecz Zoltán* és *Szakály József*. Ezenkívül az emlékérem ezüst fokozatában ketten részesültek. Bronz fokozatot egy dolgozó kapott.

Miskolctól Szombathelyig

Kiállítás a Népszava történetéből

Miskolc, Záhony, Debrecen és *Szeged* után *Pécsre* is eljutott a *„Népszava története"* című vándorkiállítás. A főpályaudvar kultúrvároterme zsúfolásig megtelt az április 29-i megnyitó alkalmából.

A szerkesztőség kezdeményezésére a Vasutasok Szakszervezete vállalta, hogy az ország nagyobb vasúti csomópontjain megszervezi a szakszervezeti sajtó múltját reprezentáló bemutatót. Húsz tablón eredeti dokumentumok és a Népszava korabeli számainak fotómásolatai adtak átfogó képet a lap történetéről. Emellett végigvezette a látogatót a magyar munkásmozgalom és a szakszervezeti mozgalom múltján, és betekintést adott napjaink krónikájába is.

A kiállítás anyagát Pécs után Szombathelyen mutatják be.

N. T.

A Magyar Népköztársaság Kiváló Brigádja

Rakétáék másfél évtizede

A MÁV Gyöngyösi Kitérőgyártó Üzem *Rakéta* szocialista brigádjának tagjait szerény, halk szavú emberekként ismerik és tisztelik az üzemben. Keveset beszélő, tettekkel bizonyító munkásemberek ők. Idegenkednek a szépen csengő üres szavaktól, a magyarázkodástól, az önreklámtól. Brigádnaplójukban is csak néhány mondtatos feljegyzések emlékeztetnek arra, hogy mikor, hol, milyen társadalmi munkát végeztek, vagy a termelésben milyen eredményt értek el. Rokonszenves ez a tényekre szorítkozó adminisztráció. Ők jól tudják: *nem a díszes napló a fontos, hanem a tartalom.*



Megbeszélés műszakkezdés előtt

Sablonok nélkül

A tizenöt évvel ezelőtt alakult. 12 tagú lakatos szocialista brigád jelenleg a felépítmény szerkezeteket — váltókat, keresztezéseket, átszeléseket és vágánykapcsolásokat — szereli a munkapadoknál.

— A Rakéta brigád által készített termékekre még nem érkezett reklamáció, minőségi kifogás — magyarázza *Szabó László* főmérnök. — *Több szakmához értő, jól képzett szakemberek. Öten szakközépiskolai, illetve technikusi végzettséggel rendelkeznek.* A brigád egyik erénye, hogy felajánlásaik mindig az üzem legfontosabb igényeihez kapcsolódnak. Kerülik a brigádmozgalomban oly gyakori sablonos vállalásokat. Többször előfordult már, hogy megkérdezték az üzem vezetőit, miben segíthet a brigád, van-e sürgős tennivaló, mert akkor azt ők vállalják.

Egy kicsit forgassuk most vissza az idő kerekét! *Komjáti István* brigádvezető és *Rácz István* diszpécser segít ebben.

— *Kollektívánknak másfél évtizedes múltja van* — emlékezik *Komjáti István*. — *Tizenöt évvel ezelőtt távvezetéktartó oszlopgyártással foglalkoztunk. Közben profilváltozás történt. 1975-ben megszüntették az oszlopgyártást és nekünk meg kellett tanulni a felépítmény-szerkezetek szerelését.*

— Ez természetesen nem volt könnyű feladat — folytatja a gondolatsort *Rácz István*. — *A profilváltozás és egyéb okok miatt akkor sokan búcsút mondtak az üzemnek.* Az idősebb kollégák siettek a segítségünkre. *Bényei László* szerelőlakatos például különösen sokat foglalkozott velünk. A lényeg az, hogy sikerült az átállás, nem torpantunk meg és pár év múlva már teljesítményünk 115-118 százalék lett.

A brigádtagok az évek során sokoldalú szakmunkásokká váltak. Értenek a hegesztéshez, fúráshoz, harántgyaluláshoz, darukötözéshez. Nagyon sokszor használják ma már ennek az univerzális szaktudásnak. Ha például beteg a darukötöző, a brigád egyik tagja végzi el ezt a feladatot, és nem áll meg a munka. A szerelés szervezettségére jellemző, hogy a kollektíva teljesítménye általában 110 százalék fölött van.

Sokat újítanak

A hatékonyabb munkára való törekvésüket több újítás is példázza. Arra törekszenek, hogy egy-egy ötlettel egyszerűbbé és gyorsabbá tegyék a gyártást. Tíz év alatt 63 újítást dolgoztak ki. Ennek értéke meghaladta a 450 ezer forintot.



A hegesztési varratokat köszörű segítségével távolítják el

— Nem a spanyolviaszt akarjuk mi feltalálni — jegyzi meg humorosan a brigádvezető. — Nem idegenkedünk a kisebb jelentőségű ötletek kidolgozásától. A legértékesebb újításunkat öt évvel ezelőtt fogadták el. Ennek lényege az útátjáró sínszékek gyártásának korszerűsítése volt. Ez geólemez megtakarítást is eredményezett. Az újítás értéke 45 ezer forint.

Olyan társadalmi tevékenységre törekszenek, amely elsősorban az üzem gondjait enyhíti. A példák sorával lehet mindezt bizonyítani. Amikor az üzem ebédlője épült, a brigád részt vett annak vasszerkezetének gyártásában és a szerelésben. *Említésre érdemes megtakarítás született abból a kezdeményezésükből is, hogy a MÁV területén összegyűjtött használt geolemezeket az üzem területén külön válogatták a még használható lemezektől.* Ezzel a munkával 285 ezer forint értékű anyagot takarítottak meg. Tavaly 190 ezer forintot ért ez a tevékenységük.

A Rakéta brigádnak is köszönhető többek között, hogy határidőre elkészült a Debrecen és Záhony közötti vonal pályarekonstrukciója. Részt vállaltak a Lenin Kohászati Művek, a bélapátfalvi Cementmű és a Dunai Olajfinomító beruházásaihoz szükséges kitérők és különféle szerkezetek gyors elkészítéséből.

Közéleti emberek

Szabad idejükben sem tétlenkednek. Gyermekintézményeket patronálnak, részt vesznek munkatársaik családi ház építésében. A nagyobb közösség, a város érdekében is sokat tevékenykedtek. Korszerűsítették például a sóstói kilátót, Mátraházán pedig síugró sáncot építettek. *A brigád majdnem minden tagjának van társadalmi megbízatása.* Kollektívájukban dolgozik két szakszervezeti főbizalmi, két munkásőr, egy pártvezetőségi tag, négy kiváló véradó. Valamennyi funkciójukat, megbízatásukat egy cikk keretében szinte fel sem lehet sorolni. Nélkülük nehéz lenne elképzelni a kommunista műszakokat és az egyéb közös megmozdulásokat.

Eddigi tevékenységüket, kiemelkedő munkásságukat az idén — május 1-e alkalmából — *a Magyar Népköztársaság Kiváló Brigádja* kitüntetéssel ismerték el.

(Kaszala)

A LENIN BRIGÁD FŐ ERÉNYE:

egyetértés és szorgalom

Látogatóban a kitüntetett nagykanizsai mozdonylakatosoknál

A szocialista brigádmozgalomban elért kimagasló eredményei alapján kapta meg a *Közlekedés, Posta és Hírközlés Kiváló Brigádja* kitüntetést a nagykanizsai üzemfőnökség *Lenin* mozdonylakatos szocialista brigádja.

Az értékelés, amely a szakma, az ágazat legjobbjainak sorában ismerte el ezt a mozdonylakatos kollektívát, nyilván nemcsak a szocialista munkaverseny múlt esztendei szakaszában végzett munkájukat vette figyelembe.

Húsz éve a mozgalomban

— *Ez bizonyára a mi esetünkben is így történt* — kezdte *Jakabfi József*, mozdonylakatos, a Lenin brigád vezetője. — *Hiszen mi sem csak egy-két éve veszünk részt a szocialista brigádmozgalomban.*

Munkatársai, *Kárász Ferenc* és *Szabadi Pál*, akikkel éppen együtt dolgozott a 424 141-es sorozatszámú gőzmozdony javításán, helyeselték brigádvezetőjük szavait.

— *Húsz éve nyertük el először a szocialista címet, azután mind magasabb fokozatok következtek* — mondta Kárász Ferenc mozdonylakatos, a brigád egyik alapító tagja. — *Az aranyjelvényt „csak" négyszer nyertük el...*

— Mit tart a tizenkét tagú brigádjuk legfőbb erényének? — kérdeztük Jakabfi Józseftől.

— *Az egyetértést és a szorgalmat. Nálunk senkit semmi nehézség nem hoz zavarba. Jó összefogással nehéz problémákat is megoldunk. Pedig mi még javarészt a régi technikával dolgozunk* — válaszolta. — A gőzmozdonyokat javítjuk, amelyekből még 17 üzemel nálunk és a kazánkocsik jó karbantartásáról is mi gondoskodunk. Az igazgatóság más vontatási üzemeiből, így Dombóvárról és Pécsről is hozzánk küldik javításra a még dolgozó gőzmozdonyokat.



Jakabfi József

— Ragaszkodnak a megszokott gőzösökhöz? — vetettük közbe.

— *Már nem túlságosan, hiszen tudjuk, hogy rövidesen végleg lekerülnek a pályáról...* —mondta Szabadi Pál, aki a brigádvezető helyettese. — *Ha a munka úgy kívánja, mi is a dízeleket javítjuk,mert azoké az elsőbbség. Főnökségünk a korszerű gépektől várja a nagyobb teljesítményeket.*

Hetenként kétszer társadalmi munka

— Bizony, az öreg gőzösök kiszolgálták már a vasutat, és lassan a múzeumban lesznek csak láthatók — mondta erre a brigádvezető. — *Egyet már mi is a múzeumi vágányra juttattunk. Az állomás előtti parkot díszíti a 375-ös gőzmozdony, amely már végleg Kanizsán marad.* Brigádunk társadalmi munkában készítette el ezt a muzeális gépet. Nagyon szépen kicsinosítottuk és konzerváltuk is, nehogy megtámadja a rozsda.

Elmondták, hogy nagyon szervezetten, *hetenként kétszer négy óra társadalmi munkát végeztek*, hogy a XII. pártkongresszus tiszteletére vállalt muzeális mozdonnyal időben elkészüljön a brigád. Ez a többletmunka azért volt nehéz, mert valamennyien bejáró dolgozók. A menetrend is megszabja számukra, mikorra jöhetnek, vagy meddig maradhatnak a műhelyben. *A múlt évben teljesített 500 óra társadalmi munkájukba azért néhány soronkívüli mozdony és szerkocsi futójavítási munka is belefért.* Az pedig már igazán természetes a Lenin brigádnál, hogy odahaza is segítik egymást az építkezések alkalmával. Megannyi szép emlékük ez, amit szívesen megőriznek magukban és a brigád gondosan vezetett naplójának feljegyzéseiben is.

A tanulást a politikai oktatáson, üzemi továbbképző tanfolyamokon való rendszeres részvétel jelenti számukra. Közéleti tevékenységük ugyancsak gazdag és eredményes volt az elmúlt évek során. Tanúsítja, hogy sohasem voltak csak „magukkal törődő" emberek a brigád tagjai. *Jakabfi József* brigádvezető szakszervezeti bizalmi és tagja a pártalapszervezet vezetőségének is. *Kárász Ferenc* tanácstag, bizalmi helyettes és mint munkavédelmi őr, ugyancsak aktív tevékenységet végez a balesetek megelőzése érdekében. *Nagy István* brigádtag az üzemi tűzoltóparancsnok, aki most napi két órás gyakorlattal készíti elő csapatát a tűzoltóversenyre. *Szentes József* csapágyöntő munkásőr és van a brigádnak egy katonája is, *Hári János*, akit az őszre várnak vissza a seregtől.



Kárász Ferenc

A brigádmunkát önként vállalták

— *Hári Jancsi ügyes fiú, a mi brigádunk nevelte jó mozdonylakatossá* — mondta róla Jakabfi József. — *Levelezünk vele és várjuk, hogy leszerelése után újra közénk álljon, mert szerettünk vele együtt dolgozni.*

— Hogyan fogadta a brigád a kitüntetést?

— Örömmel, természetesen és biztatásként, hogy érdemes vállalni a közösségért végzett munkát, mert a megbecsülés sem marad el. S hozzátehetem, a brigád tudja, hogy önmagát is gyarapítja, gazdagítja mindazzal, amit többletként teljesít — felelte Szabadi Pál.

— Önként vállaltuk a brigádmunkát, amit eddig végeztünk és ezután is folytatunk. *Az idei legfőbb vállalásunk* — szólt a brigádvezető — *egy újabb muzeális gőzös, egy 377-es mellékvonali mozdony elkészítése.* Sajnos, nagyon leromlott állapotban kaptuk és a hiányzó alkatrészek beszerzése már szinte lehetetlen feladat. Pedig az itteni vasutasnapra vállaltuk, hogy kiállítjuk ezt, a vasút múltjának emlékét őrző szép kismozdonyt.

Lőrincz János

A Kandó brigádban követelmény

Mindenki végezzen kifogástalan munkát

A szombathelyi szertárfőnökségnél 1962-ben alakult a Kandó Kálmán szocialista brigád. A kollektíva jelenleg ügyintézőkből, ügyviteli dolgozókból és anyagbeszerzőkből áll. Az eltelt 18 év alatt tizenegy elismeréssel büszkélkedhettek. Közülük a legértékesebb a nemrég átadott *MÁV Kiváló Ifjúsági Brigádja* kitüntetés.

— 1979 elején alakultunk át ifjúsági brigáddá — mondja *Simon Zoltán* anyagbeszerző, aki ez év elejéig a brigád vezetője volt. — *Legfontosabb feladatnak tekintettük és tekintjük most is, hogy mindenki kifogástalan munkát végezzen.* Mi anyagbeszerzéssel, raktározással és az anyagok szolgálati helyekre való eljuttatásával foglalkozunk. Természetesen a közéleti tevékenységet, a társadalmi munkát sem hanyagoljuk el.

Szombathelyen, a Perint patak mentén épült a Sorok utcai bölcsőde. Kerítésre futotta volna a tanácsnak, de kivitelezőt már évek óta nem talált. *A Kandó Kálmán ifjúsági brigád tagjai vállalták a 20 ezer forint értékű kivitelezés társadalmi munkában történő elvégzését.* Ezzel biztonságossá tették a kisgyermekek mozgását és nagy gondot vettek le a gondozókról. Ezért a segítségért a gyermekintézmény dolgozóin kívül a tanácstól és a Hazafias Népfronttól is elismerést kaptak.

Tavaly már a brigád női és férfi tagjai együtt egyengették a terepet a vasi megyeszékhelyen épülő *szabadidőközpontnál*. Tavalyelőtt nyolc, 1980-ban hat tehervagont raktak ki az őszi szállítási csúcsforgalom idején. Az anyagbeszerzőknek napi egy órát elismernek társadalmi tevékenységnek, mert olyan fizikai munkát is elvégeznek, amelyek nem tartoznak munkakörükbe. Ezzel gyorsítják, olcsóbbá teszik a beszerzést. Évek óta ők újítják fel az egész főnökség területén a munkavédelmi jelzéseket is. Tevékenyen hozzájárultak ahhoz, hogy a szolgálati főnökség az elmúlt évi igazgatósági tisztasági versenyben kiérdemelte a *Tiszta szolgálati hely* elismerést.

A Kandó Kálmán ifjúsági szocialista brigád 1980-ban összesen 928 óra társadalmi munkát végzett.

— A kulturális vállalások teljesítésében is sikerült előbbre lépnünk — folytatja Simon Zoltán. — Valamennyi rendezvénynek aktív szervezői és résztvevői voltunk. Tavaly a vasutas szocialista brigádok Nyugat-Dunántúl szakági döntőjét megnyerve az igazgatósági versenyben 14 kollektíva között a negyedikek lettünk. Gyakoriak a múzeumlátogatások, kerékpártúrák is. A brigád részt vesz az újító mozgalomban is.

Az év elején a kis kollektíva új vezetője *Kasparik Jánosné* lett.

— Nemrég rendeztünk egy Bartók-centenáriumi előadást, amelynek hatvan hallgatója volt — mondja a brigádvezető. — Tervezünk író-olvasó találkozókat és sportelőadásokat is. *A rokkantak éve alkalmából 500 Ft-ot fizettünk a MÁV Kórház baleseti utókezelő osztályának csekkszámlájára.* Felajánlásainkat a jövőben is elsősorban a főnökség érdekeivel hangoljuk össze...

Sz. Jakab



A Kandó Kálmán ifjúsági brigád tagjai

Jól szervezett, összehangolt munkával

Békéscsabán úrrá lettek a nehézségeken

A békéscsabai körzeti üzemfőnökség dolgozóit a múlt évi munkájuk után a közlekedés- és postaügyi miniszter, a Vasutasok Szakszervezete elnökségével egyetértésben. *Kiváló üzemfőnökség* címmel tüntette ki. A Viharsarok vasutas dolgozóinak helytállásáról *Valkó Pállal*, az üzemfőnökség vezetőjével beszélgettünk.

— *Tavaly az előző évekhez képest nehéz évet zártunk* — mondja az üzemfőnök. — *A nehézségeket elsősorban a szigorúbb gazdálkodási feltételek, a megnövekedett minőségi igények kielégítése, továbbá a Békés megyei árvízvédelem miatt hosszabb ideig lekötött szállítójárműpark okozta. Ennek ellenére teljesítettük vállalásunkat, amit a kiváló cím elnyerése is tanúsít.*

Gőzösök helyett Bz motorvonatok

Az üzemfőnökség területén legfontosabb teendőnek a személy- és áruszállítási feladatok teljesítését tekintették. Igen sokat tettek a személyszállítás színvonalának emelése érdekében. *Javították az összeköttetést Békéscsaba és a főváros, valamint Szeged között.* Korszerűbb járműveket állítottak forgalomba. A fővonalakon új személykocsikból összeállított szerelvényeket közlekedtetnek, a mellékvonalakon pedig megjelentek a csehszlovák Bz motorvonatok. Ez utóbbiak kiszorították a személyforgalomból az utolsó gőzösöket is.

Korábban igen sok gondot okozott a személykocsik tisztítása. Az igazgatóság területén itt épült meg az első gépi kocsimosó-berendezés. Üzembe állításával észrevehetően javult a kocsik külső tisztasága. Korábban az utastájékoztatással is voltak problémák. Ma már a megfelelő szemléletváltozás hatására egyre kevesebb az ilyen jellegű panasz. Pedig nem kevesen veszik igénybe a vasút szolgáltatását. Tavaly az üzemfőnökség területén megközelítően 6 millió fizető utast számláltak. Sokan járnak be a megyeszékhelyre, Békéscsabára dolgozni. A csabai pályaudvaron megforduló napi négy, négy és félezer utas kulturáltabb várakozását segítették azzal, *hogy az elmúlt év őszén az állomás kultúrvárótermében megnyitották a bejárók klubját.* Azóta nincs a napnak olyan időszaka, amikor ne lenne újságot, folyóiratot, könyvet olvasó utas a teremben. Hasonlóan az utazóközönség jobb kiszolgálása érdekében nyitották meg a városközpontba vezető út egyik új épületében a MÁV menetjegyirodát.

Jól gazdálkodtak a teherkocsikkal

Az áruszállítást illetően is sikeres évet zártak. Egyrészt azért, *mert közel 4 millió tonna árut mozgattak meg, másrészt a vasutasok miatt nem maradt vissza áru, az üzemek termelésében fennakadás nem volt.* Kocsiigényes áruszállítási tonnatervüket 104,41 százalékra teljesítették. Hogy ez mit jelentett, azt a két legjelentősebb állomás adatai is tükrözik: *Békéscsabán* az elmúlt évben 358 ezer tonna árut adtak fel és 450 ezer tonnát fogadtak, *Orosházán* a berakott áruk súlya elérte a 345 ezer az odaérkezőké pedig megközelítette a 740 ezer tonnát.

Az üzemfőnökség dolgozói jól gazdálkodtak a rendelkezésre álló teherkocsikkal. Csökkentették a kocsik állomási tartózkodási idejét, s növelték azok kihasználtságát. A rakodások gyorsítása érdekében pedig igen jó kapcsolatot alakítottak ki a fuvaroztató vállalatokkal és a Volánnal.

Sokat javultak a munkakörülmények

A vontatójárművek gondos karbantartásával a szolgálatképtelenségek számát a korábbi évekhez viszonyítva a felére csökkentették. Ezáltal nagyértékű üzemanyagot és energiát takarítottak meg.

— Az elmúlt évben hogyan alakultak a dolgozók élet- és munkakörülményei?

— Első helyen említeném az 1979 novemberében átadott új kocsijavító csarnokot, ami nagyon nagy előrelépést jelentett. Végre megfelelő körülmények között dolgozhatnak a kocsijavítók. Lehetővé vált a két műszakos munkáltatás. Egy másik gondunk is megoldódott. A műhelyben elhelyezett RAFAMET kerékesztergapad segítségével nemcsak a békéscsabai térségből, hanem a távolabbi helyekről idehozott kereket is meg tudjuk munkálni. *Megoldottuk az utazók vezénylésének problémáját is. A forgalmi épületből, egy helyről vezényeljük az utazókat, ezáltal a vontatási dolgozóknak utat és időt takarítunk meg, nem kell a vontatási telepre kigyalogolniok.* Tovább javult a terület egészségügyi ellátása. Tavaly Mezőtúron, idén pedig Orosházán készült el az új orvosi rendelő. A dolgozók tanulását, továbbképzését nagyban segíti az új oktatási központ, amely felszereltségével lehetővé teszi a magas fokú oktatást. Az elmúlt évi bérfejlesztések hatására az egy főre jutó bérszínvonal 6,9 százalékkal emelkedett. A munka jobb megszervezésével *több mint tíz százalékkal csökkentettük a túlórákat*, ezzel több pihenőidőt biztosítottunk dolgozóinknak.

A siker kovácsai

— Kik voltak a siker kovácsai?

— Az üzemfőnökség területén Tiszatenyőtől az országhatárig, Kétegyházától Mezőhegyesig és Békéscsabától Orosházán át Mezőtúrig 2400-an dolgoznak. Úgy érzem valamennyi dolgozónk dicséretet érdemel. Tenniakarásuk, fegyelmezett munkájuk, hivatásszeretetük eredménye a kiváló cím elnyerése. Külön is meg kell említeni a kiváló címmel kitüntetett villamos vonalfelügyelőség dolgozóit, akik segítették a 700-as vonal villamosítási munkálatait, továbbá az Élenjáró szolgálati hely elismerésében részesített *Orosháza, Gyoma, Csorvás, Szarvas, Murony, Mezőberény* és *Csárdaszállás* állomások dolgozóit. Ugyancsak dicséret illeti a MÁV kiváló határállomása címmel kitüntett curtici vasutasokat.

A feladatok végrehajtásából tevékeny részt vállaltak a szocialista brigádok és üzemfőnökségünk területén 92 brigád tevékenykedik. Közülük a tavalyi eredmények alapján a *Közlekedés, posta és hírközlés kiváló brigádja* lett a kocsijavítók *Sallai Imre* szocialista brigádja, a MÁV kiváló brigádja címet kapta a békéscsabai *Gagarin, Kandó Kálmán* és *Munkácsy*, valamint a szarvasi *Lenin* brigád.

Tovább bővítik a szolgáltatásokat

Az idén is jelentős feladatok várnak a Békés megyei vasutasokra. Az üzemfőnök elmondotta, hogy feladataikat a szállítóeszközök gazdaságosabb kihasználásával, az áruforgalom szervezettségének emelésével igyekeznek megoldani. A tervet már lebontották gazdasági egységekre, *így mindenütt tudják mit kell csinálniok, mit várnak tőlük.* Fokozott figyelemmel kísérik a közös határállomás, Curtici munkáját, segítik a nemzetközi szállítmányok gyors továbbítását, törekednek az árukárok megelőzésére és a társadalmi tulajdon fokozott védelmére. *Az új menetrend életbelépésétől tovább javul a megye vasúti közlekedése, bővülnek a szolgáltatások.* Többek között Békéscsabáról új gyorsvonatot közlekedtetnek Szegedre, a kishatárforgalom bővítése érdekében közvetlen összeköttetést teremtenek Araddal, a megyeszékhely, Békéscsaba és Orosháza között elővárosi forgalmat alakítanak ki. Mindezek mellé az utasok udvarias kiszolgálása, a pontos tájékoztatás, a tiszta vasúti kocsik is párosulnak. A dolgozók eddigi jó munkája biztosíték az idei feladatok teljesítésének.

Gellért József

Felmentés – kinevezés

Pullai Árpád közlekedés- és postaügyi miniszter *Szabó Béla* főosztályvezető-helyettest, a MÁV vezérigazgató-helyettesét — érdemei elismerése mellett — nyugállományba vonulása miatt felmentette beosztásából. Egyidejűleg *Mészáros András* eddigi pécsi vasútigazgatót főosztályvezető-helyettessé, vezérigazgató-helyettessé kinevezte.

A felmentési és kinevezési okmányokat május 18-án a Vezérigazgatóság épületében *Urbán Lajos* államtitkár adta át. Jelen volt *dr. Móró István*, az MSZMP VI. ker. Bizottságának első titkára, *Szücs Zoltán* vezérigazgató és *Szemők Béla*, a Vasutasok Szakszervezetének titkára.



Urbán Lajos államtitkár ismerteti a miniszter rendeletét (Laczkó Ildikó felvétele)



Mészáros András

Mészáros András 1936-ban született Bácsbokodon. Államvasúti szolgálatát is Bácsbokod állomáson kezdte 1959-ben. Ezt követően Baján, Kiskunhalason és Kaposvárott üzemmérnöki, majd Pécsett vezetőmérnöki beosztásban dolgozott. A pécsi vasútigazgatóságon főelőadói és osztályvezető-helyettesi munkakört töltött be 1965-tól 1971-ig. Ezután négy évig a Pécsi Városi Pártbizottság munkatársa volt. Pécsett a vasútigazgató-helyettesi teendőket látta el 1980. január 1-ig, amikor a vasútigazgatóság vezetőjévé nevezték ki. Eredményes munkájáért többször részesült kitüntetésben.

Szakvonali munkája mellett aktív közéleti tevékenységet fejt ki. Tagja az MSZMP Pécsi Városi Pártbizottságának, a Vasútüzemi Pártbizottságnak és a Városi Pártbizottság mellett működő Gazdaságpolitikai Bizottságnak.

Vándorzászló, oklevél, ezüstserleg

A megyei szervek elismerése a székesfehérvári járműjavítóknak

A székesfehérvári járműjavító üzem kollektívái 1974-től vesznek részt a megye üzemeinek munkavédelmi versenyében. Az elmúlt évi eredményeik alapján a Szakszervezetek Fejér megyei Tanácsa *Vörös vándorzászlót* adományozott az üzemnek.

Az üzem kimagasló közművelődési tevékenységéért *az SZMT kitüntető oklevéllel és plakettel jutalmazta a szakszervezeti bizottságot.* Eredményesen dolgozik a járműjavító Vöröskeresztes-alapszervezete is. Tavaly 210-en összesen 73 liter vért adtak térítésmentesen. A több évi eredményes munka elismeréseként, a Fejér megyei kórház vértranszfúziós állomása *ezüstserleget* adományozott az alapszervezetnek.

A debreceni sikerek záloga

Akarategység, együttes cselekvés

A debreceni vasúti csomópont és körzetének utódaként, a hozzá tartozó 330 átmenő fővágány kilométerrel és mintegy 3200 dolgozóval alig egy éve jött létre a Debreceni Üzemfőnökség. A 64 szolgálati hellyel szervezett üzemfőnökség létrehozásával 1980. július 1-én a debreceni vasútigazgatóság az országban elsőként fejezte be az irányítás szervezeti korszerűsítését.

A debreceni üzemfőnökség gazdag örökséget vett át, hiszen jogelődjei kiválóan dolgoztak az ötödik ötéves terv időszakában. Ennek volt köszönhető, hogy a fiatal szervezet fennállásának első esztendejében magas kitüntetést, az MT—SZOT vörös vándorzászlót érdemelte ki.

Megszűnt a gőzvontatás

Munkájuk eredményeiről, tapasztalatairól *Papp Sándor* mérnök főtanácsossal, az üzemfőnökség vezetőjével beszélgettünk.

— A minőséget tekintve mi jellemezte a személyszállítást az üzemfőnökség területén?

— *Az ötödik ötéves tervben került átadásra a korszerű debreceni személypályaudvar, megvalósult a vizuális utastájékoztatás és üzembe helyezhettük a gépesített személykocsimosót.* Az utazás kultúráltabbá, kényelmesebbé tételét szolgálták az öt év alatt beszerzett és forgalomba helyezett korszerű személykocsik is. Az utazás sebességének növelését, a menettartam csökkentését tette lehetővé, hogy területünkről 1979 végére teljes mértékben kiszorult a gőzvontatás.

— A személyszállítás hálózati tendenciái nálunk is érvényesültek — folytatta a debreceni üzemfőnök. — *A fizető utasszám csökkent, de a tiszta menetdíjbevétel növekedett.* Növeltük a személyvonatok számát, s ez a kevesebb utas mellett a zsúfoltság csökkenését eredményezte. 1980-ban már 6701 személyvonattal többet közlekedtettünk, mint 1976-ban. Öt év alatt 1,15 százalékkal javult a személyvonati menetrendszerűségünk, ami 1980 végére elérte a 98,64 százalékos színvonalat.

Növekedett az exportforgalom

Áruszállítási tervüket minden esztendőben túlteljesítették és 1980-ban a csúcsévnek számító 1979-es eredményeket is jóval túlszárnyalták. Gazdasági szempontból kedvező volt, hogy a feladott árumennyiségen belül évről évre növekedett az export. 1980-ban már ez adta az összes áruszállítás több mint 35 százalékát. Öt év alatt 25 647 idegen kocsi fordult meg az üzemfőnökség területén. Átlagosan 1,43 órával csökkentették az idegen kocsik tartózkodási idejét.

— *Bizvást elmondható, hogy területünk áruszállítási munkájában is a minőségi törekvések domináltak* — folytatta Papp Sándor —, s ez egyértelműen az eszközhatékonyság javulását eredményezte. Így a statikus terhelés céltudatos növelésével öt év alatt 9860 kocsit takarítottunk meg, az egy kocsira jutó átlagos tartózkodási időt pedig 0,79 órával csökkentettük.

Összehangolt munka eredményeként évről évre javítottuk a tehervonatok menetrendszerű indítását. Csökkent a vonatfeltartások és feloszlatások száma. A javuló menetrendszerűség nyomán vontató járműveink is tartani tudták a fordulóidőt, s ez jobb mozdonyellátást eredményezett — válaszolta az üzemfőnök.

Élenjáró kollektívák

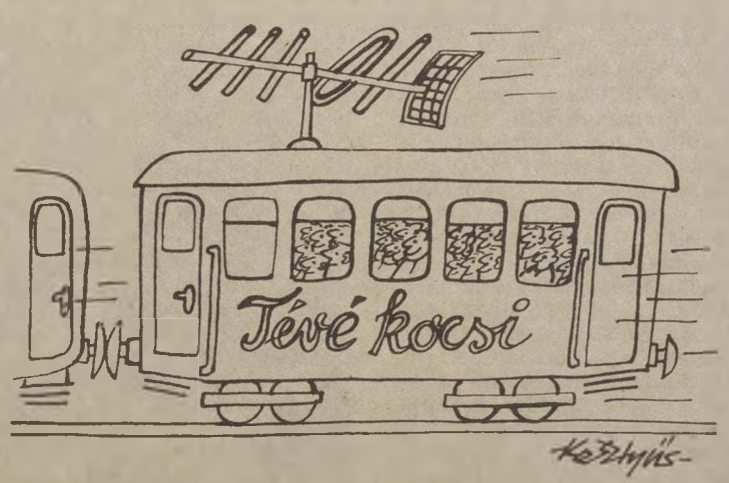
— Hogyan értékeli a szocialista brigádok munkáját?

— Kiválóan dolgoztak. Gazdasági, politikai és társadalmi feladataink megoldásában egyaránt élenjártak, példát mutattak. S ezt nem kevesen tették, hiszen 1980-ban már 126 szocialista brigáddal számolhattunk. Konkrét, tartalmas vállalásokat tettek és teljesítettek. Több termelési munkaakciót kezdeményeztek szocialista brigádjaink, melyek közül — nem dicsekvésként mondom — *öt év alatt hat brigád nyerte el a „MÁV Kiváló Brigádja" kitüntető címet.* Az ötéves terv során 22 arany, 54 ezüst és 126 bronz fokozatú elismerésben és több mint 720 ezer forint pénzjutalomban részesültek szocialista brigádjaink az átlagon felüli teljesítményekért. Úgy gondolom, a hatodik ötéves terv nagyobb és még igényesebb feladatainak teljesítése során is bízvást számíthatunk helytállásukra.

— A vörös vándorzászló birtokában mit vár a következő öt esztendőtől?

— *Üzemfőnökségünk még fiatal, de a dolgozók és a vezetők akarategysége, egyetértése és együttes cselekvése, a párt és mozgalmi szervek irányító, segítő munkája újabb munkasikerek záloga lehet* — mondotta befejezésül Papp Sándor, a Debreceni Üzemfőnökség vezetője.

Lőrincz János



Kép, szöveg nélkül (Kesztyüs Ferenc rajza)

A gyulai vasutasok és az idegenforgalom

Naponta háromezer utas – Gondozott parkok, tiszta várótermek

A gyulai vasútállomás negyven dolgozója már egy évtizede mindig élüzem szinten teljesíti a tervet. Az állomást május 1-én Élenjáró szolgálati hely címmel tüntették ki. Az itt dolgozó öt szocialista brigád összehangolt együttműködése nélkül elképzelhetetlen lenne a siker.

— Gyula állomás a közelmúltban alakult vésztői körzeti üzemfőnökség része — mondja *Erdélyi József* forgalmi szolgálattevő, az állomás szakszervezeti bizalmija. — Az üzemfőnökséghez tizenöt állomás tartozik. *A mi állomásunk valamennyi dolgozója tagja a szakszervezetnek.* Kipróbált, tapasztalt vasutasok teljesítenek itt szolgálatot, akikre mindenben lehet számítani.

— A szakmai tapasztalat és a megbízhatóság nálunk nagyon fontos, ment sok tennivalót ró ránk a személyforgalom — jegyzi meg *Horányi László* állomásfőnök. — Naponta háromezer utas fordul meg az állomáson. Egy nap 24 személy- és kétpár gyorsvonatot közlekedtetünk. A gyógyfürdőjéről és várszínházáról híres Gyulán különösen nyáron lendül fel az idegenforgalom. Nyaranta itt rendezik az eszperantó kongresszust és kétévenként az Erkel Ferenc diákünnepségeket. *Mindez állomásunk vasutasainak felelősségét és tennivalóit is növeli. Egy-egy szezonban a várfürdőt egymillió turista keresi fel.* A kultúrált utaztatást ezért mi nagyon fontosnak tartjuk, hiszen a turista Gyuláról alkotott véleményét az utazás, az állomás tisztasága is befolyásolja.

A szocialista brigádok őszszel és tavasszal mindig nagytakarítást végeznek az állomáson és környékén. Gondozzák a parkokat, virágokat, őrzik a tisztaságot.

Gyula állomásnak a teherforgalma sem lebecsülendő. *Ezt bizonyítja az innen útjára induló 60 ezer, és az ideérkező 200 ezer tonna áru.* Ezen belül nem jelentéktelen az exportfeladás sem. A legnagyobb exportőr a Gyulai Húskombinát. Áruik innen indulnak a külföldi megrendelőkhöz.

Kesztyüs Ferenc

Aktuális portré

A tolatásvezető munkáshétköznapjai

Az egyenes derekú, kevés beszédű emberek közül való. Azok sorába tartozik, akiknek arcát — még túl az ötvenen is — szemérmes pír színezi, ha önmagukról szólnak, vagy dacos akarás keményíti markánssá, ha nehéz körülmények közepette kell bizonyítaniuk.

Tolatásvezető a Fradiban. *Tómács István* a neve.

Hűséges a szülőfalujához. Adácson nevelkedett — édesapja a földet művelte, s neki segédkezett a felszabadulás előtt —, ott él most is, két-két órát utazva naponta a fővárosig. Hűséges a vasúthoz: *1948 szeptemberében állt be a ferencvárosi pályafenntartók közé* (kétévnyi BESZKÁRT-os előélet után: a romokat takarították el, a vágányokat fektették Pesten a Lehel úton és Budán, a Döbrentei téren), *s immár 1953 óta hű a nyugati rendezőhöz is.* Az egyetlen kitérő kötelességből adódott: 1950-től, három éven át, a néphadsereg egyenruháját viselte. Mint őrmester szerelt le.

Huszonöt év a rendezőben

— A rendező helyettes főnöke akkoriban *Berendi Tibor* volt, a mai állomásfőnök — emlékezik vissza. — Őt kértem meg, hogy átjöhessek a vonatkísérettől. Itt biztosabb volt, hogy mikor kezd és mikor végez az ember, jobban lehetett gazdálkodni az idővel. A hármas tartaléknál rendeztem a kocsikat, majd tolatásvezető lettem. Van ennek huszonöt esztendeje...

Ma, három beosztottjával és két gurítógéppel, az érkező vonatokat készíti elő gurításra. Nappali szolgálatban 1300 kocsit is, ez megfelel „23-25 fogásnak" (vagyis szerelvénynek), éjszaka, a 13 órás szolgálatban még többet: 26—28 szerelvényt, 1400 kocsit.

Adácsi lányt vett feleségül, még 1949-ben, s miután 1961-ben megözvegyült, adácsi asszonyt választott második asszonynak is. Édesfia, *ifjabb Tómács István* csakúgy Ferencvárosban dolgozik — méghozzá tolatásvezetőként! —, mint a lakatos szakmában alkalmazott nevelt fiú! Ily módon egy új vastutas-dinasztia települt meg Fradiban.

Könnyű hivatás? Kötve hinném. A felelősség nagy, a munkakörülményeket pedig az időjárás is meghatározza:

— *Ha befagynak a váltók, nekünk kell rendbe tenni őket. Ki más végezné el helyettünk?*

„Itt mindenre figyelni kell"

— S mégsem vágyott máshová?

— Szeretem ezt a szakmát. Hogyan magyarázzam meg: *aki nem éli ezt a munkakört, az nemhogy kitüntetésre ne számítson, inkább nézzen szét másutt... A sínek között félni nem lehet, aki fél, az ne is jöjjön a vasúthoz!* Nem azt mondom, hogy vagánykodjunk, itt minden lépést meg kell gondolni. De aki pihenten, józanul érkezik, annak nem szabad félnie. Az én kezem alatt senkit nem ért még baleset. Nem mondom, volt már, hogy valakinek megbicsaklott a lába, de csonkulás, vagy más súlyosabb eset, az nem. Figyelni kell, hogy aki bebújt a kocsik közé, az kijött-e onnan.

— Huszonöt éven át egyazon munkát végezni, nem válik egyhangúvá?

— *Egyhangúvá? Hisz itt minden szerelvény más. Máshonnan jön és máshová tart...* Más szakmám nekem nincs, de, ha újból kezdhetném, akkor is idejönnék. A fiamnak van szakmája, kőműves, mégis tolatásvezető lett. Ma már elmondhatjuk: *ezt a pénzt nem kapnánk meg máshol.* Akik elmennek? Azok nem is közénk valók. Tizenöt-húsz munkahelyet megjárt nyughatatlanok.

Azért lett szakszervezeti bizalmi — ne szépítsük, nem másért —, mert 1950-ben, még a vonatkísérőknél, ő volt a legfiatalabb. *S a tavalyi választásokon azért kérte, hogy álljon más a helyére, mert a fiatalok képesek a megújulásra. Ő az év végén, 54 évesen — élve a korkedvezménnyel — nyugdíjba megy.* De harminc éven keresztül e társadalmi megbízatásában is helytállt. Ha nem is ő volt az asztalt legkeményebben verdeső bizalmi, ha halkan érvelt is munkatársai igaza mellett, hangját meghallották ahol kellett. Eleinte a jobb munkaruha-ellátásért hadakozott, a későbbiekben a szabadnapok kiadásáért, vagy azért, hogy hozzák helyre a férfifürdőt.

— *A többi bizalmival együtt értük el, hogy ha nem a legideálisabb is, de már többé-kevésbé elfogadható állapotban van a fürdőnk. S igérik: jövőre végleges megoldást találnak.*

Brigádot is alakított, *Gagarin* nevét választották, s bár az elsők között nem végeztek egyszer sem, mindenkor, lehetett számítani rájuk. *Egy rokkant — adácsi — vasutast patronálnak, akinek fél karja maradt a síneken...* Januárban a 12 tagú kollektíva vezetését is átadta fiatalabb munkatársának, *Varga Józsefnek.* Ne legyen hirtelen a váltás, ha ő elbúcsúzik.

A meghívó a tribünre szólt

Szép az idei tavasz, legalábbis a számára az. Magas kitüntetést kapott: a *Munka Érdemrend aranyfokozatát.* Pullai Árpád miniszter adta át, a KPM Dob utcai épületében. (Tegyük hozzá: 14 évvel a bronzfokozat, valamint a hatszor kiérdemelt Kiváló Dolgozó kitüntetés átvétele után.) S ezt további, korántsem mindennapos megtiszteltetések követték. Már készült arra, hogy — több évtizedes szokásainak, a hagyományoknak megfelelően — munkatársaival együtt az idén felvonuljon május elsején, a Városligetben, amikor rendkívüli meghívót kapott. Invitálták: *legyen ott ő is, az „A" tribünön, a párt, a kormány és a szakszervezetek vezetőivel, s más közéleti emberekkel (így a két magyar űrhajóssal) együtt.*

— Nagyot dobbant a szívem, amikor megláttam a mieinket. Különös volt, hogy az emelvényről integettem nekik, s nem voltam közöttük...

Majd az ünnepség után díszebédre volt hivatalos, a SZOT székházába. *Kádár János* mondott az ünnephez méltó, meleg hangú köszöntőt.

A munkatársak is őszintén örültek

— *Harminchárom év hűsége, szorgalma van e magas kitüntetésben* — mondta az állomásfőnök. S a munkatársak is — látszott rajtuk — őszintén örültek. *Kovács Ferenc*, a nyugati rendező helyettes főnöke adta át a meghívót, a kitüntetés átvételére, s Tómács István úgy találta: a főnökhelyettes talán még nála is boldogabb volt.

Milyen lesz a következő tavasz? Minden bizonnyal csendesebb. Várja az adácsi, 800 négyszögöles kert, a televízió képernyője —, amelyen a műsort ezentúl akkor is megnézheti, amikor más alkalommal szolgálatban volt —, s talán nemcsak Adács és Budapest között utazik majd. Nagy a világ — s nem járt még semerre. De szeretne más országokba is ellátogatni.

Mit szeretne még?

— *Az édesanyám most 75 éves. Fürge, fiatalos, állandóan tesz-vesz. Ha én is oly jól viselem majd a kort, nem lesznek tétlenek a nyugdíjas éveim.*

Legfeljebb a vasút hiányzik majd. Még ha most nem mondja is.

Földes Tamás

Fiataloknak

KLUBDÉLUTÁN — VETÉLKEDŐVEL

A nagykanizsai körzeti üzemfőnökség II-es KISZ-alapszervezete május 16-án műveltségi vetélkedővel egybekötött klubdélutánt rendezett a Kodály Zoltán Művelődési Ház színháztermében. Az alapszervezet meghívta a rendezvényre az üzemi óvoda fiataljait is.

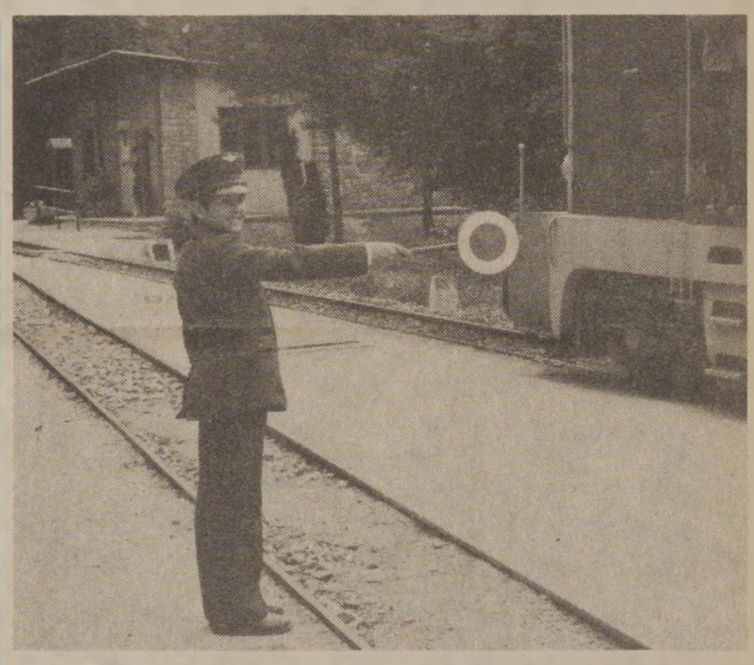
A műsort a vasutas népi táncegyüttes nyitotta meg, majd hat csapat hat kérdéscsoportban mérte össze tudását. A verseny műveltségi totó kitöltésével zárult. A vetélkedőt vidám, zenés, táncos szórakozás követte.

A jövő vasutasai között

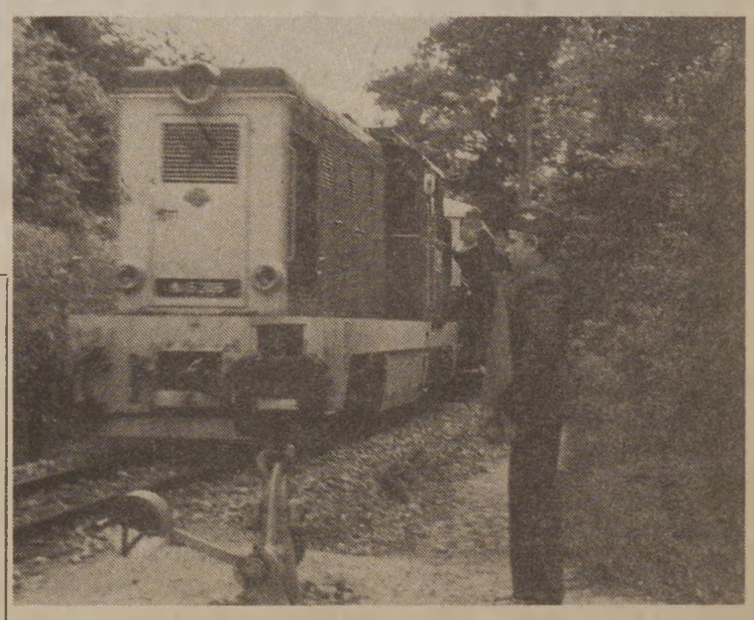
Megélénkült a forgalom az úttörővasúton



A kellemes tavaszi időjárás egyre több kirándulót csalogat a hegyekbe, a természetbe. A széchenyi-hegyi Úttörővasút forgalma is megélénkült ezekben a napokban. Különösen a hétvégeken van sok utasa a kisvasútnak. Az úttörők lelkiismeretesen, nagy szakértelemmel végzik feladatukat, mint ahogy azt képriportunk is megörökítette.



A forgalmi irodában talán már a jövő vasutasai intézkednek



Felszálltak az utasok, indulhat a vonat



Váltóállítás után

A jegyvizsgáló kislánynak is sok a dolga, tévedni itt sem lehet

(Óvári Árpád képriportja)

Több mint hobbi

Tehenészet a háztájiban

Valamikor — a régi világban — elképzelhetetlen lett volna, hogy egy főintézőnek a felesége teheneket gondozzon. *Koroncz Lajosné* — balatonfenyvesi lakos — sem azért teszi, mert a férje fizetéséből nem tudnának megélni. Ketten vannak, gyermekük nincs.

— Miért csinálja? — kérdezem.

— *Mert kimondhatatlanul szeretem a bocikat!*

— Miért éppen a bocikat?

— *Talán, mert gyermekkorom legnagyobb élménye az volt, amikor édesanyám fejt, és én ott álltam kisbögrémmel a meleg, friss tejre várva, aminél jobb italt ma sem tudok elképzelni.*

— No, de hát nyolc tehén, tíz növendékmarha nagyon sok gondozást igényel!

— Segít a nagymama, meg az öreg bácsi, de legtöbbet a férjem. Bár neki a legfőbb gondja a takarmány beszerzése.

— A fejést viszont mindennap egyedül végzi.

— *Azt nem is engedem, még a gépeknek sem.* Ugyanis vettünk mi fejőgépeket, de azt tapasztaltuk, hogy ezeknek nem adják le úgy a tejet a tehenek, mint amikor kézzel fejek.

— És hány liter tejet fej naponta?

— *Úgy általában 130-150 litert, de ellések, illetve borjúválasztások után van úgy, hogy 200 litert is.*

— Ezt még kimondani is sok!

— Jófajta teheneink vannak — mosolyog Erzsébet asszony — holstein-fríz, magyar tarka keresztezéséből származó F 1, R 2. Az elmúlt évek során a kisárutermelés országos versenyében díjakat nyertünk. *Egy tehéntől évi átlagban 9400, illetve 8800 liter tejet fejtünk.*

— Mutassa a tenyerét!

Erzsébet asszony mosolyogva tesz eleget kérésemnek. Én meg csak csodálom a normálisnál vaskosabb női ujjakat, a tenyér vonalait, miközben friss tejjel kínál, majd megmutatja háztáji birodalmát.

Az állatok hasznáról, az évi sok ezer forint tejpénzről nem merek kíváncsiskodni, de abból, hogy traktor, áll az udvaron, a hozzá való gépekkel, autó, motorkerékpár, a színekben, magtárakban a rengeteg takarmány, arra következtetek hogy Koronczék nem sajnálják a pénzt a beruházásokra és a ráfordításokra sem. Hogy mit csinálnak a fennmaradó tiszta jövedelemmel, az az ő dolguk, ne firtassuk. Ezernyi ilyen emberpár kellene még az országban, hiszen ismeretes, hogy népgazdaságunk mérlegén milyen jelentős a háztáji, illetve a kisárutermelés.

Engem azonban változatlanul izgat hogy miért csinálják? És még inkább az, hogy nem megy-e ez a nagy elfoglaltság a férj, *Koroncz Lajos*, MÁV főintéző szolgálatának a rovására?

Ez ellen ő tiltakozik a legélénkebben. Harminc éve áll a fenyvesi keskenynyomközű vasút szolgálatában. Arra kér; érdeklődjek a feletteseitől, akik mind ismerik a „hobbiját", és az a véleményük, hogy a szabad idejével mindenki azt csinál, amit akar.

Dávid József

Szeged, Miskolc, Debrecen, Budapest

Kommunista műszakok a vasutasrokkantakért

A szegedi vasutasok közül 450-en áldozták fel május 16-i szabad szombatjukat a vasutasrokkantakért. *Kommunista műszakot tartottak, amelynek értéke 60 ezer forint volt. Ezt a pénzt a MÁV Kórház baleseti utókezelő osztálya fejlesztésére ajánlották fel.*

A biztosítóberendezési fenntartási főnökség 320 dolgozója *2650 órát dolgozott a vasútvonalak melletti építkezéseken.* Több között 770 méter hosszú kábelárkot ástak, lefektettek 1810 méter kábelt, lebontottak 16 kilométer légvezetéket és kiépítettek 11 kilométer új légvezetéket.

A kiskundorozsmai vasutasok az állomás területét tették rendbe: *virágosítottak, meszeltek, takarították a rakodóterületet.* A vontatási telep kocsiműhelyének kollektívái 20 teherkocsit javítottak ki. Az Épület és Hídfenntartó Főnökség szegedi építésvezetőségén takarítottak és műszaki karbantartást végeztek a brigádok. A makóiak Nagylak és Mezőkovácsháza állomások felvételi épületét javították.

A kiskunhalasi szertárfőnökség 33 dolgozója két vagont ócskavassal rakott meg és raktárukban Salgó-állványt szereltek össze. A munkáért járó közel háromezer forintot szintén a vasutasrokkantak javára ajánlották fel.

A miskolci vontatási főnökségen a rokkantak éve alkalmából kommunista műszakot szerveztek *március 1. és április 15. között az üzemrészek dolgozói részére.* Ebben az akcióban is a szocialista brigádok jártak élen. A kommunista műszakon 943 dolgozó vett részt és 6500 óra munkát végzett.



A budapesti igazgatóság vontatási osztályának aranykoszorús Béke szocialista brigádja május 16-án kommunista műszakot tartott az úttörővasúton. A kollektíva kezdeményezéséhez az osztály munkatársai közül többen is csatlakoztak. A végzett munkáért járó bérből 3000 forintot a vasutas rokkantak megsegítésére fizettek be a MÁV Kórház MNB-számlájára. Képünkön a brigádtagok egy része kábelárokásás közben

(Óvári Árpád felvétele)

Az utazók mintegy 220 vonatot továbbítottak. A dízeljavítóműhely dolgozói 3 mozdony D0-ás javítását, a targoncaátjáró és a gyalogjárda betonozását végezték el.

A villamos szín dolgozói különböző típusú motorokat javítottak, valamint motortartó állványt készítettek. A villamosműhely szerelői a vágányfék előtti térvilágítást és a víztorony világítását korszerűsítették, ezenkívül Bánréve állomáson kicserélték a régi lámpákat.

A teherkocsi javítóműhely kollektívái 37 teherkocsi futójavítását, a személykocsi javítóműhely dolgozói pedig 17 személykocsi részlegvizsgáját végezték el. A berentei teherkocsijavító-műhely vasutasai 18 teherkocsit adtak át a forgalomnak a kommunista műszak keretében.

A kommunista műszak értékét (127 ezer forintot) átutalták a MÁV Kórház baleseti utókezelő osztálya csekkszámlájára.

A debreceni pályafenntartási főnökség 26 szocialista brigádja május 16-án kommunista műszakot tartott a rokkantak éve alkalmából. Ennek során a debreceni és a tiszalöki vonalon 266 vasbetonaljat cseréltek ki és 220 furat megerősítését végezték el. Nagykereki állomás térségében a főnökség nődolgozói takarítottak a vágányok között, Sáránd állomáson pedig a főnökség műszaki brigádja egy kitérő lekötését végezte el. A nyolc pályamesteri szakaszról összesen 152-en vettek részt a kommunista műszakokon. *Ennek munkadíja több mint 20 ezer forint volt.* A pénzt a vasutasrokkantak javára ajánlották fel.



A debreceni III. sz. főpályamesteri szakasz dolgozóinak egy csoportja munka közben

Tűz a rakodótéren

Riasztás a Zselic expressz után

A vasúton a korszerű vontatójárművek sokmilliós értéket vontatnak. Az értékek között gyakoriak a gyúlékony szállítmányok. A benzint, olajat, gázt és egyéb veszélyes rakományt biztonsággal, károk, pusztító tűzesetek nélkül kell rendeltetési helyükre továbbítani. Ehhez a feladathoz megfelelő műszaki, szakmai felkészültségre van szükség. Nem szükséges külön bizonyítani, hogy a jól begyakorlott, gyors, pontos mozdulatoknak nagy jelentősége van a veszélyhelyzetek elhárításában. Éppen ezért a pécsi igazgatóság katonai osztály és a Somogy megyei Állami Tűzoltóság szervezésében a tűzoltóvonat és személyzete részére tűzoltási gyakorlatot tartottak.

Taszár állomás rakodóterét szemelték ki erre a célra. Gyúlékony anyagokkal rakott, selejtezésre váró vagonok lobbantak lángra a rakodótér I. sz. vágányán, a *Zselic expressz* áthaladása után. Ekkor a pécsi főmenetirányító útján riadóztatták a dombóvári vontatási üzemegység szolgálatos tűzoltóraját.

A tűzoltóvonat a riadótervnek megfelelően elindult és az utasításában előírt normaidőn belül Taszár állomásra érkezett. A különleges utasításoknak megfelelően, megközelítették az égő szerelvényt, s az egység rövid idő alatt lokalizálta a tüzet.

A jól felszerelt tűzoltóvonat és személyzete alkalmas a vasúti pálya olyan szakaszainak védelmére is, amelyet az állami tűzoltóság gépjárművekkel nem tud megközelíteni.



Munkában a dombóvári tűzoltók

A gyakorlatot Tolna és Somogy megye állami tűzoltóságának jelen levő vezetői, a szegedi és budapesti vasútigazgatóságok képviselői egyaránt jónak értékelték. A dombóvári vontatási üzem tűzoltóegysége felkészült a társadalmi tulajdon tűz elleni védelmére.

Szöveg: Krajczár Antal
Fotó: Fábián László

Brigádok vetélkedője Dunakeszin

A dunakeszi járműjavító szocialista brigádklubja a közelmúltban 33 szocialista brigád részvételével — a váci járási és városi közlekedésbiztonsági tanács közreműködésével — KRESZ-, egészségügyi és munkavédelmi-vetélkedőt rendezett. A brigádok jól felkészültek az izgalmas versengésre.

A győzelmet az üzem óvodájának *Makarenko* brigádja szerezte meg, második a *Petőfi Sándor*, harmadik pedig a *József Attila* brigád lett.

Egészségünk védelmében

Tilos a dohányzás!

A vasúti díjszabások kezdettől fogva megkülönböztették az érdekeket a vonatokon és az utasterekben. Ám az utóbbi években egyre többen kérték, hogy a MÁV tegyen további lépéseket a nemdohányzás kiterjesztése érdekében. Noha nem lehet dohányozni a tanulókocsikban, a motorvonatokban, a kisgyermekkel utazók és a terhes anyák részére fenntartott helyeken, és a kocsiknak több mint a felében, *az utasok további szigorításokat kérnek a vasúttól.* Az 1976. és 1978. évi kísérleti és gyakorlati megoldásokat az élet igazolta. Bár voltak, akik kihasználták a jegyvizsgálók, a kapusok távollétét és megszegték a tiltó rendelkezéseket, az eredmény mégsem vitatható. Mindezek arra sarkallták a vasutat, hogy újabb rendelkezéseivel kövesse a hazai közlekedési vállalatokat, a csehszlovák és a Német Demokratikus Köztársaság vasútját.

Hogy állunk jelenleg és történik-e újabb intézkedés a menetrendváltozással?

A nemzetközi gyakorlatnak megfelelően az első kocsiosztályon 5 fülke a nemdohányzóknak, 4 a dohányzóknak van fenntartva; a második kocsiosztályon a 6 nemdohányzóval szemben ugyancsak 4 dohányzó fülke lesz.

A vasút a menetrendváltozást követően tiltja a dohányzást: *a több utasterű állomásokon egy dohányzóhelyiség kivételével mindenütt.* Sőt, kimondta, hogy az egy helyiséggel rendelkező várakozókban sem szabad dohányozni.

A vonatokon, ezúttal első alkalommal a távolsági expressz, gyors- és személyvonatoknál is változás történik. Amennyiben két első osztályú kocsi közlekedik, *az egyiket teljes nemdohányzónak jelölik. Ezeknek a kocsiknak még a folyosóján sem szabad dohányozni.*

Nemdohányzók lettek a Bz csehszlovák kismotorvonatok, továbbá az előváros és környékén a helyi hivatásforgalmat ellátó vonatok.

Az utazóközönséget nagyszabású egészségügyi propagandával, a tömegkommunikáció felhasználásával, továbbá szórólapok tízezreivel győzi meg a vasút intézkedései céljáról.

Ebben a munkában a vasutasok is sokat segíthetnek. Mindenekelőtt meg kell érteni a rendelkezés alapvető célját és annak végrehajtására el kell kötelezni magunkat. *Az állomásokon és a vonatokon kérni, figyelmeztetni kell az utasokat, hogy a szabályozás értük, miattuk, egészségük érdekében történik, azt tartsák be.* A hangosbemondón ezért rendszeresen közölni kell a vonatok közleményeinél, hogy azokra milyen szabályozás érvényes.

Az utasterek, a kocsik belső részei ezúttal egységes kis- és nagyméretű nemdohányzó piktogrammal lettek ellátva. Társadalmi méretű intézkedésről van szó. Ennek megértése és elfogadtatása rajtunk is múlik.

Szabó Béla

A „Csúcsforgalom" — Szentesen

A Közlekedés Tudományi Egyesület szentesi csoportjának kezdeményezésére május 5-én a Magyar Rádió Szentesről sugározta a népszerű „Csúcsforgalom" című adását. A műsorban nyilatkozott többek között Nagypál Ferenc, a szentesi építési főnökség műszaki ügyintézője, a KTE helyi csoportjának titkára is, aki az egyesület tevékenységéről, eredményeiről, és a Közlekedésbiztonsági Tanács helyi szervezetével való együttműködésről beszélt.

Borsi István, a szentesi körzeti üzemfőnökség vezetője, (jobb oldali képünkön), a közúti és vasúti kereszteződések veszélyeiről nyilatkozik Petress István műsorvezetőnek

Rákász János rendőr alezredes, a KTE szentesi csoportjának vezetője pedig a város közlekedési helyzetéről ad tájékoztatást a riporternek



Szöveg: Fogas Pál
Kép: Tabajdi György

Brigáddélután Pápán

Május 13-án brigáddélutánt rendezett Pápán a *MÁV Kiváló Brigádja* címmel kitüntetett *Béke* brigád. A kocsirendezőkből, váltókezelőkből és más forgalmi munkaköröket ellátó dolgozókból álló 14 tagú kollektíva vezetője, *Győrffy Lajos* forgalmi szolgálattevő ismertette a közösség eredményeit és vázolta ez évi terveiket.

Ezután Bolla Ferenc, a pártvezetőség titkára elismeréssel szólt arról, hogy ez a jól dolgozó kollektíva volt az első, amely ilyen magas elismerésben részesült az állomáson. A csomópont kommunistái is büszkék rájuk.

Bálint Sándor, a Celldömölki Körzeti Üzemfőnökség szakszervezeti bizottságának titkára a tartalmas brigádmunkára és arra hívta fel a figyelmet, hogy társadalmi munkáikkal lehetőleg a vasút szociális gondjait segítsék megoldani.

BRIGÁDOK AJÁNDÉKA

Tolókocsi a rokkantaknak

A miskolci járműjavító üzem *Lágeti Károly* és *December 4.* szocialista brigádjai társadalmi munkában *tolókocsit készítettek* a MÁV Kórház baleseti utókezelő betegei részére.

A kárpitos és lakatos brigád képviselői a kocsit május 12-én, a baleseti utókezelő osztályon rendezett ünnepség keretében adták át. A betegek és a MÁV Kórház igazgatósága nevében *dr. Maly Endre* főorvos, az osztály vezetője köszönte meg a két brigád ajándékát, majd a vendégeknek bemutatták az orvosok az utókezelőt és tájékoztatást adtak az ott folyó gyógyító, rehabilitációs munkáról.

A két brigád ezen kívül egynapi keresetét is felajánlotta a vasutasrokkantak javára.

Jó ötlet volt

Hobbikiállítás Békéscsabán

Minden emberben van vágy arra, hogy maradandót alkosson és ezzel önmagának és társainak örömet szerezzen. A sikerélmény megsokszorozza az erőt, és újabb lehetőséget ad az önmegvalósításra.

A békéscsabai körzeti üzemfőnökség üzemi művelődési bizottsága a dolgozók körében *hobbikiállítást hirdetett.* A felhívásra 33 dolgozó hozta el alkotását, melyek között megtalálhatók voltak a népi motívumokat őrző terítők, szőttesek, faragások, a különös technikával készített fotók és a precízen elkészített horgászfelszerelések.

Összesen 88 alkotást láthattak a munkatársak és mindazok, akik ellátogattak a vasutas művelődési házba.

A kiállítást május 5-én ünnepélyes keretek között zárták, ahol jelen voltak az alkotók, a gazdasági és társadalmi vezetők. *Gulyás Ferenc*, a szegedi területi művelődési bizottság társelnöke a kiállítást méltató szavai mellett, minden alkotónak dicsérő oklevelet adott át, és megnevezte azokat az alkotásokat, melyeket újra láthatunk majd, a vasutasnap tiszteletére rendezendő igazgatósági kiállításon.

SZÁZÉVES

a Mozdonyvezetők Egyesülete



Gulyás János vezérigazgató-helyettes beszédét mondja (Laczkó Ildikó felvétele)

Megalakulásának 100. évfordulóját ünnepelte a *Mozdonyvezetők, Vasútüzemi Dolgozók Biztosító és Segélyező Egyesülete.* A jubileum alkalmából Budapest Nyugati pályaudvaron május 23-án — *Nagy Lajos* ügyvezető elnök köszöntése után — *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes üdvözölte a 26 ezer tagot számláló szervezetet, megemlékezve az egyesület múltjáról, eredményes tevékenységéről. A mozdonyvezetők olyan egyesület létrehozására törekedtek, amely figyelembe veszi baleseti veszélyekkel járó szolgálatukat és szociális helyzetüket. A szervező munkát *Éder Jenő* mozdonyvezető irányította, aki az 1881-ben alakult egyesület elnökké választott.

A kezdeti szerény célkitűzés a szerencsétlenül járt vagy megbetegedett tagok, halála esetén pedig a hátramaradottak segélyezése volt. A fejlődés során bővült az egyesületi szolgáltatások köre. *Már a századforduló előtt bevezették a jogvédelmet, amely azt jelentette, hogy az egyesület saját költségén fogadott védőügyvédet olyan tagok részére, akikkel szemben szolgálatuk ellátása közben bekövetkezett baleset miatt büntetőeljárás indult.*

Az 1900-as évek elején a kizsákmányolás növekedésével egyidejűleg erősödtek a nagyipari munkásság körében a bérharcok, amelyek gyakran sztrájkokhoz vezettek. Vasutasaink is követelték a fizetések és a nyugdíjak rendezését és egy országos vasutas szövetség létrehozásának engedélyezését. A jogos követeléseket azonban a kormányzat figyelemre sem méltatta. Az elzárkózás elkeseredést váltott ki, amely végül a vasutasok haladó mozgalmának egyik kiemelkedő eseményéhez, *az 1904-es sztrájkhoz vezetett.* Ebben jelentős számmal vettek részt az egyesülethez tartozó mozdonyvezetők és fűtőházi munkások is. Mint köztudott, a munkabeszüntetést letörték és több mint ezernyolcszáz vasutast fegyelmi úton elbocsátottak. Ekkor az egyesület segélyek nyújtásával igyekezett segítségükre lenni.

A politikai célzatú elnyomó rendelkezések mellett az akkori MÁV Igazgatóság az egyesület anyagi helyzetének megszilárdítását is akadályozta, mert ismételten elutasította azt a kérelmet, hogy a tagsági díjakat hivatalból vonják le.

Az egyesületi élet igazi, teljes kibontakozását a felszabadulás hozta meg. Visszavonhatatlanul vége lett annak az alapszabályokban visszatérő refrénnek, hogy *„az egyesület hivatalos tényekedéseiben szolgálati vagy politikai ügyekkel, avagy ezekre vonatkozó kérdésekkel nem foglalkozhat."*

Az egyesület jelenét tekintve megállapítható, hogy a tagság részére nyújtott szolgáltatások köre a legutóbbi években jelentős mértékben bővült. Születési, házassági, tanulmányi, betegségi, kórházápolási, nyugdíjazási és temetési segélyt fizet az egyesület. Említésre érdemes az, *hogy a forint bevezetése óta mintegy 26 milliót folyósítottak a tagság részére.*

Az egyesület *Hajdúszoboszlón* és *Balatonkenesén* egyaránt kétszintes üdülővel rendelkezik. Ezekben egyidejűleg 90 beutaltat lehet elhelyezni. A beutaltak száma az elmúlt öt évben 5600 volt, amelyből 160 hetven év feletti tag térítésmentesen üdült. A tagok kényelmének biztosítása miatt az idén a hajdúszoboszlói épületben új étkezőhelyiséget létesítettek, a társalgóban könyvtárat helyeztek el. Tvkészüléket is biztosítottak, és hat zuhanyozót szereltek fel.

Az egyesület szoros kapcsolatban áll a MÁV-val, hiszen a vezérigazgatóság látja el a törvényességi, a pénzügyi és a személyzeti ügyek felügyeletét a közlekedés- és postaügyi miniszter átruházott hatáskörében. Az egyesületi munka megkönnyítése érdekében a vasút a tagok fizetéséből levonja az esedékes összeget és azt átutalja az egyesület számlájára.

A mozdonyvezetők egyesületének tevékenysége a felszabadulás óta eredményesen segíti a vasút szociálpolitikai célkitűzéseinek megvalósítását. Eddigi eredményeik záloga annak, hogy jövőbeni működésük is a vasutasok érdekeit szolgálja.

Dr. Horváth Károly

★

Kiemelkedő tevékenységükért — a Mozdonyvezetők, Vasútüzemi Dolgozók Biztosító és Segélyező Egyesülete megalapítása 100. évfordulója alkalmából — a Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa Nagy Lajosnak, az egyesület ügyvezető elnökének a *Munka Érdemrend ezüst fokozatát* adományozta.

A közlekedés- és postaügyi miniszter a *„Kiváló Munkáért"* kitüntetésben részesítette: Kassó Károly nyugdíjast, Molnár Kálmán nyugdíjast, dr. Szakmáry Zoltán műszaki-gazdasági tanácsadót (vasúti főosztály), Sztanó István csoportvezetőt (vasúti főosztály).

Miniszteri dicséretben részesültek: Baranyi Sándor oktatótiszt, (Hatvan, vontatási főn.), Horváth Lajos kazánfűtő, (Veszprém, körzeti üzemfőn.), Kaján Jánosné csoportvezető (Mozdonyvezetők Egyesülete), Komlóssy Miklós ügyintéző, (Nyíregyháza, körzeti üzemfőn.).

A MAV vezérigazgatója *„Dicséretben"* részesítette: Kiss Vilmosné számviteli vezetőt (Celldömölk, körzeti üzemfőn.), Szabó Ferenc nyugdíjast, Szabó Imre nyugdíjast.

Kettős kitüntetés után

Tapolcán a nyári forgalomra összpontosítják a fő figyelmet

Az elmúlt évi kiemelkedő munkájáért kettős kitüntetésben részesült a tapolcai körzeti üzemfőnökség. A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium és a Vasutasok Szakszervezete elnöksége *Kiváló Üzemfőnökség* kitüntető címet adományozott a kollektívának. Egyidejűleg megkapták a MÁV vezérigazgatója és a Vasutasok Szakszervezete elnökségének *vörös vándorzászlaját.*

Tapolcán 1980-ban az állandó pályakorszerűsítések közepette is biztosították a vonatok menetrendszerűségét. *A személyszállító vonatoknál 100, a tehervonatoknál 102,26 százalékos eredményt értek el a tervezetthez viszonyítva.*

Az üzemfőnökség valamennyi dolgozójának évek óta elsőrendű feladata, mitöbb szívügye a Balaton északi partjának zavartalan személyszállítása. A főidényben gyakran vannak olyan csúcsidőszakok, amelyekhez rugalmasan kell megválasztani a vonatok megerősítését és a vontatójármű típusát. Tavaly 18 jegyvizsgálót képeztek ki a jobb utaskiszolgálás érdekében. Mutatósak, csinosak és gondozottak voltak a Balaton menti állomások és a megállóhelyek is.

Az elmúlt esztendőben 2,8 millió tonna árut fuvaroztak. Ezt a mennyiséget csak körültekintő fuvarszervezéssel tudták gazdaságosan továbbítani. Ahol lehetett, ott fordaszerelvényeket állítottak be. Arról is gondoskodtak, hogy az idegen kocsikat gyorsan továbbítsák. Az idegen kocsitartózkodás tervét 114 százalékra teljesítették. A tehervonatok átlagos terhelése 1155 tonnáról 1179 tonnára emelkedett. Ésszerű anyagfelhasználással 1,7 millió forintot takarítottak meg.

A Kiváló Üzemfőnökség kitüntetés eléréséhez nagyban hozzájárultak az élenjáró szolgálati helyek. Így a kiváló szintet teljesítő *Alsóőrs, Badacsonytomaj, Jánosháza, Sümeg, Uzsa* és *Lesencetomaj.* Jól dolgoztak még *Keszthelyen, Uzsabányán, Polgárdi-Ipartelepeken* is a vasutasok.

Jóllehet tavaly 19-cel csökkent a létszám. Ennek ellenére, több mint 17 ezer órával kevesebb túlmunka merült fel.

Az üzemfőnökség dolgozóinak több mint egyharmada szocialista brigádtag. A 36 szocialista közösség derekasan kivette részét a kongresszusi munkaversenyből. Tapolcán joggal büszkék arra, hogy a vontatásnál dolgozó *Bánki Donát* szocialista brigád a Parlamentben vehette át a *Munka Vörös Zászló Érdemrend* kitüntetést. Az idén a vasút területén ez a kollektíva részesült a legmagasabb brigádkitüntetésben.

Tapolcán nem sütkéreznek a dicsőség fényében. Tisztában vannak azzal, hogy az idei feladatok még nagyobb odaadást, szervezettebb munkát igényelnek. Az első félév végéig szeretnék elszállítani az évi áruszállítási terv 50 százalékát. Éppen ezért szorgalmazzák a folyamatos rakodást. Nagy figyelmet fordítanak a személyszállítás szolgáltatásainak a növelésére is. Háromtagú brigád gondoskodik arról, hogy a meghibásodott személykocsikat, lehetőleg kisorozás nélkül, a helyszínen megjavítsák. *A kocsimosók, takarítók, atazók, forgalmi és vontatási dolgozók körültekintően készülnek a nyári főidényre,* hogy az utazóközönség elégedett legyen a MÁV szolgáltatásaival a Balaton északi partján.

Sz. Jakab István

Állomást patronál a Zalka Máté brigád

A debreceni igazgatóság *Zalka Máté* szocialista brigádja megállapodást kötött *Apafa* állomás patronálására. A brigád tagjai télen már segítettek a hóeltakarításban, az idén pedig megszervezték az állomás dolgozóinak üzemi étkeztetését, részt vettek a tavaszi nagytakarításban, parkot létesítettek az állomás előtt, kerítést festettek és lemeszelték az utasperonok szegélyeit Ezen kívül 19 négyzetméter gyalogjárdát is építettek.

Brigádnévadó

Az első legális vasutas-szakszervezet, a Vasúti Munkások Országos Szövetsége megalakulásának 75. évfordulóján a MÁV Keleti pályaudvar kocsiszolgálati aranykoszorús szocialista brigádja ünnepélyes brigádgyűlésen felvette Pászty Károlynak, a szövetség volt titkárának, a vasutas-munkásmozgalom kiemelkedő harcosának nevét.

Kisgépbemutató Dombóváron



A kiállításon bemutatott kéziszerszámok

Pneumatikus kéziszerszámgép-bemutatót rendezett a Mannesmann DEMAG cég, az Industria RT, a KTE (Közlekedés Tudományi Egyesület) Vasútgépész Szakcsoportja, valamint a dombóvári üzemfőnökség vontatási részlege.

A bemutató célja az volt, hogy az érdeklődő szakemberek megismerjék az SZKV (Szerszám és Kisgépértékesítő Vállalat) által hazánkban is forgalmazott pneumatikus működésű kisgépek választékát és a műszaki életben való alkalmazhatóságát. A bemutatott gépek precíz, egységes rendszerű kialakítása lehetőséget nyújt arra is, hogy a 80 000 fordulatú, szinte fogorvosi precizitású fúrógéptől az M 110-es csavarhúzóig a szerszámcsere gyorsan elvégezhető legyen. *Sor került olyan kisgépek bemutatására is, amelyeket hazánkban még nem alkalmaznak.* Nagy érdeklődés volt az olajsárfeltakarító gép iránt, amelyet a cég egyaránt készít villamos-, és benzinmotoros és pneumatikus meghajtással.

Termelékenységük, gazdaságos energiafelhasználásuk és ízléses formájuk miatt nagy volt az érdeklődés iránt a szakemberek körében. A kis berendezések a munkavédelmi igényeknek is megfelelnek. Nagy előnyük még, hogy egyharmadára csökkentik a fizikai erőkifejtést az azonos teljesítményű villamos kéziszerszámokhoz képest.

A bemutatón a jelenlevők a gyakorlatban is kipróbálhatták a pneumatikus szerszámgépeket.

Krajcár

Záhonyi gyerekek sikere a megyei úttörőgárda-szemlén

Úttörő-munkásőr szakaszegységünk immár négy éve eredményesen működik Záhonyban. A hazafias nevelés keretén belül a pajtások megtanulják a tájoló kezelését, de tudnak tájékozódni tájoló nélkül is. Megismerkednek a munkásőrségnél alkalmazott korszerű fegyverzettel, ruházattal, rádiókkal, telefonokkal. Sokat járnak kirándulni: voltak már üzemlátogatáson a körzetben, jártak a Hortobágyon, Egerben, Budapesten.

Az eltelt időszakban több versenyen, szakpróbán vettek részt. Az idén április elején tartották Záhonyban a szakpróbát, amit minden évben megrendeznek. A legjobb eredményt elérő pajtások járási versenyen vettek részt Kisvárdán. A hat alegység közül a záhonyi munkásőr szakaszegység végzett az első helyen, ezzel jogot szereztek a megyei versenyen való részvételre, ahol igen szoros küzdelemben *a második helyet harcolták ki maguknak.*

Szőgyényi Bertalan
Záhony

Önkéntes határőrök

Örökké vidám, derűs, nyugodt és kiegyensúlyozott ember. Ilyen fiatal kora óta és őrzi a jó tulajdonságokat immár közel két évtizede, amióta a vasút szolgálatába lépett. *Nyitrai Győző* ma oktatótiszt, vonalellenőr a szerencsi körzeti üzemfőnökségen.

Neve ismerős a Hegyalján és a Bodrogközben. Vasutas volt már a nagyapja is, kocsivizsgáló Sátoraljaújhelyen. Az apja ugyanitt vámközvetítő, harmincnyolc és fél évig. Fiatalon vasutasként dőlt ki a szolgálatból Miklós bátyja, aki forgalmi szolgálattevőként dolgozott Sárospatakon. Öccse Sátoraljaújhelyen teljesít szolgálatot, vasutas volt az apósa, jó öt esztendeig a felesége. *Ezernyi szállal kötődik a szép zempléni tájhoz, az emberekhez, ismerősökhöz, barátokhoz, no és természetesen a szolgálathoz, a jól ismert vonalszakaszhoz, amely Hernádnémetitől Sátoraljaújhelyig éppen hetven kilométer.*

Itt született, ezen a tájon nőtt fel, ismeri a vidék minden zegét-zugát, s leginkább a rá bízott vonalszakaszt. Így eshetett meg, hogy amikor 1976-ban ezen a határvidéken is szervezni kezdték az önkéntes határőröket, őt szemelték ki a csoport vezetőjének. Régi ismerőse, a helyi határőr őrsparancsnoka kereste meg, kérte fel a fontos közéleti funkcióra.

Elvállalta, mert erre ösztönözte a hagyománytisztelet, abból is a közösség odaadó szolgálata, meg a hegyaljai, bodrogközi emberek szeretete, akiknek békés, nyugodt napjaiért, biztonságáért tenni mindig kész volt. Amire jó példa, hogy e funkción kívül már hosszú évek óta népi ellenőr és fontos beosztást tölt be a polgári védelemben is, ő a sátoraljaújhelyi állomáson működő önvédelmi alegység törzsparancsnoka.

A kilenctagú önkéntes határőrcsoport szervezésében derekas munkát végzett. Szó esett már a csoport további bővítéséről, mert a bodrogközi kisvasút megszüntetése óta nagyobb a forgalom az állomáson. Elismert tagja a csoportnak *Hoffmann Vendel* raktári dolgozó, *Fischer József* tolatásvezető, *ifjú Iski Árpád* kocsirendező, *Szilágyi Ferenc* gépkísérő, no meg három kocsivizsgáló: *Hernádi András, Hegymegi György* és *Márkus Miklós.* A csoport kilencedik tagja, *Petercsák József* már nem a MÁV-nál dolgozik, a közúti igazgatóságnál vállalt munkát, de az önkéntesek csapatának továbbra is tagja maradt.

Sátoraljaújhely határőrváros. Tavaly, a fegyveres erők napján tüntették ki ezzel a címmel, amit azóta a helyiségnévtáblák alatt külön feltüntetnek. *Nyitrai Győző önkéntes csoportja is hozzájárult az elismerés kivívásához.* Mivel az állomástól mindössze kétszáz méterre húzódik az országhatár, fontos tennivalójuk az éber figyelés, a forgalom elől elzárt területeken és az állomás környékén, továbbá a szerelvények gondos átvizsgálása, a forgalomban a gyanúsnak tűnő személyek kiszűrése, igazoltatása, az üzérkedők elleni határozott fellépés. Az elmúlt öt esztendő alatt sok értékes jelzéssel segítették a határőrség, s a rendőrség munkáját. A legemlékezetesebb esetük tavaly télen történt, amikor közbiztonsági ügyben kellett intézkedniök. Az állomás területén megtámadtak egy nőt. Az önkéntesek egy emberként siettek a nyomozóhatóság segítségére. Értékes adataik alapján a tettest még aznap elfogták.

A vasutasok eddig kétszer kapták meg a kiváló önkéntes határőrcsoport kitüntetést, *Nyitrai Győző* pedig Kiváló Munkáért miniszteri kitüntetésben részesült.

Hegedűs Ferenc



Kiss Attila grafikája

A brigádok is besegítenek

Gyöngyösön már hagyománya van a fiatalok hazafias nevelésének

A Gyöngyösi Kitérőgyártó Üzemben már hagyománya van a hazafias, honvédelmi nevelésnek. Az üzem alapítását követő években *Tóth József* társadalmi klubtitkár és társai: *Fodor Béla, Füleki István, Varga Gyula, Várhelyi Árpád* nagy lelkesedéssel szervezték a lövészklubot. A brigádok közreműködésével az üzem területén lőteret építettek. Fodor Béla a klub egyik alapítója (jelenleg gazdasági felelőse) emlékezik a múltra.

— *Megalakulásunktól kezdve a fiatalok honvédelmi nevelése volt a cél, de versenyzési lehetőséget teremtettünk minden lövészetet kedvelő dolgozónak.* Sikereinket elsősorban a jól átgondolt és szervezett utánpótlás nevelésnek köszönhetjük. Majdnem két tucat elsőosztályú versenyzőt neveltünk. Elismerést szereztek klubunknak: *Gyuris Katalin, Simon Klára, Faragó Magdolna, Tóth Zsuzsanna, Tóth József.* A jelenlegi élvonalhoz tartozik a háromszoros magyar bajnok *Molnár Sándor,* a válogatott keretbe meghívott *Seszták Zsuzsanna,* a tehetségével és szorgalmával is kiemelkedő *Hering István, Megyeri Tibor, Édes János, Misi Róbert, Berkics Krisztina, Maros Melinda, Hegede Anna, Csipes Mihály* és *Nagy Tibor.*

Az MHSZ illetékesei a 70-es évek elején „C", majd „B" kategóriába sorolták a gyöngyösieket. Ekkor az egyesület vezetői (a folyamatos edzési lehetőségre is gondolva) a baráti országok honvédelmi klubjaival is felvették a kapcsolatot.

Az üzem lövészei az ország 52 kiemelt klubja között sem vallottak szégyent. Voltak már az első tíz között is, sőt 1977-ben az MHSZ országos központja az első három közé sorolta a csapatot. Többször elnyerték a győri *Pannónia Kupát* és sikeresen szerepeltek a *Ságvári Endre* emlékversenyen. *Báthori Istvánnak,* az egyesület tragikus hirtelenséggel elhunyt fiatal aranyjelvényes versenyzőjének emlékére évente megrendezik Gyöngyösön a Báthori lövészkupa versenyt.

Minden év márciusában az ország kiemelt klubjainak részvételével a mártírhalált halt gyöngyösi forradalmár: *Nemecz József emlékére rendeznek kupaversenyeket.* De sorolhatnánk azokat a házi versenyeket is, amelyeket a tömegsport kiszélesítése érdekében szerveznek a város több üzemének bevonásával.

1980-tól *Belkovics László* a klub vezetője.

— *Sajnos vannak gondjaink is* — mondja. — *Kevés a fegyver és azok javítása is körülményes. Emiatt néha a versenyzők egymás kezéből kapkodják a puskákat. Megoldatlan a segédedzők és a másodosztályú versenybírók továbbképzése is. Jelenleg kevés bronz és ezüstjelvényes versenyzőnk van. A lőtéri körülményeink is javításra szorulnak. Télen csak a felnőtt versenyzőknek tudunk edzési lehetőséget biztosítani. A jövőben szeretnénk 16 lőállásosra bővíteni a bázisunkat.*



A kitérőgyár legjobb lövészei

A város általános és középiskoláinak tanulói a klub tervei szerint kétfordulós szakkör kupában mérhetik majd össze lövész tudásukat. Legújabb ötletük, hogy a vasutasnap tiszteletére alapítsanak vándorkupát, amelyért a vasutas honvédelmi és lövészklubok évente versenyezhetnének. Ennek rendezését a gyöngyösiek vállalnák.

A gyöngyösi lövészek jó felkészültségét bizonyítja az idei bajnokságon elért siker is. A serdülő lány korcsoportban *Maros Melinda* a második lett. Ugyancsak második helyet szerzett a *Seszták Zsuzsanna, Berkics Krisztina, Hegede Anna* összetételű női, és a *Hering István, Megyeri Tibor, Édes János, Misi Róbert* összetételű férfi csapat is.

Orosz Károly

Ketten a különdíjazottak közül

A Vasutasok Szakszervezete tanulói alapszervezeteinek II. országos sportnapján, Szombathelyen a négy különdíjazott közül a legtöbb gólt dobó kézilabdázó *Fekete Annával* és a legjobb kispályás focikapussal, *Újházi Bélával* beszélgettünk.

— *Harmadéves tanuló vagyok* — mondta magáról Feket Anna. — *Munkahelyemen már 1978-ban tagja lettem a szakszervezetnek. Egy évre rá kerültem a vasutas tanulói alapszervezethez. Alapszervezeti KISZ-titkár és az intézet ifjúsági szervezetének a szervező titkára vagyok.*

Annát tehetséges játékosnak tartják. Sikeresen szerepelt az intézet volt tanárának emlékére kiírt *Csonka Endre Kupában* is, melyen NDK, csehszlovák, osztrák és jugoszláv csapatok is részt vettek. A tornán második lett a góllövő listán. Egy év óta a Szombathelyi Tanárképző Főiskola ifjúsági csapatának igazolt versenyzője.

— Itt Szombathelyen újoncként védtem labdarúgó csapatunk hálóját. Korábban én is kézilabdakapus voltam — magyarázza Újházi Béla. — *A budapesti Mechwart András Szakközépiskola III. osztályos diákja vagyok. Dízelmozdonyszerelőnek készülök és a gyakorlati foglalkozásom színhelye a MÁV Északi Járműjavító.*

Megtudtuk még Újházi Béláról, hogy alakulásától tagja a vasutasok tanulói alapszervezetének. Ő a középiskola KISZ-titkára és tagja a Kommunista Ifjúsági Szövetség XI. kerületi bizottságának.

Sz. Jakab.

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. Alapvető szempontok a prémiumfeladatok kitűzésénél. (Folytatása a 24. függőlegesben). 13. . . . bana, virágkötészet. 14. Étlapon olvasható. 15. Latin művészet. 16. Nem szabad hozzányúlni. 18. Neves magyar zeneszerző. 19. Alberti, ikerközsége. 20. Pusztító. 22. Kevert kör. 23. Flútestvéred. 25. Pest megyei község. 27. Spion. 28. Francia csillár. 31. Kapcsolat, összeköttetés. 32. Kedvelt szalonna. 33. Lakhelymegnevezés. 35. Római 1900. 36. Lángol. 37. Menyasszony. 39. Nem később. 41. Tejtermék. 42. Hangtalan lúg. 43. Éra. 45. Kapni szeretne. 47. Idegen név. 48. Útszéli cserje. 49. Illatozó fa. 51. Nagyszabású eposz. 54. Didergő. 55. Nagyon meleg. 56. Fordított számnév. 58. Ausztráliai futómadár. 60. Orosz város. 61. Jó pajtás. 63. Borsod megyei fürdő. 65. Betűpótlással leró. 66. Spanyol nyelvjárás. 68. N. C. I.

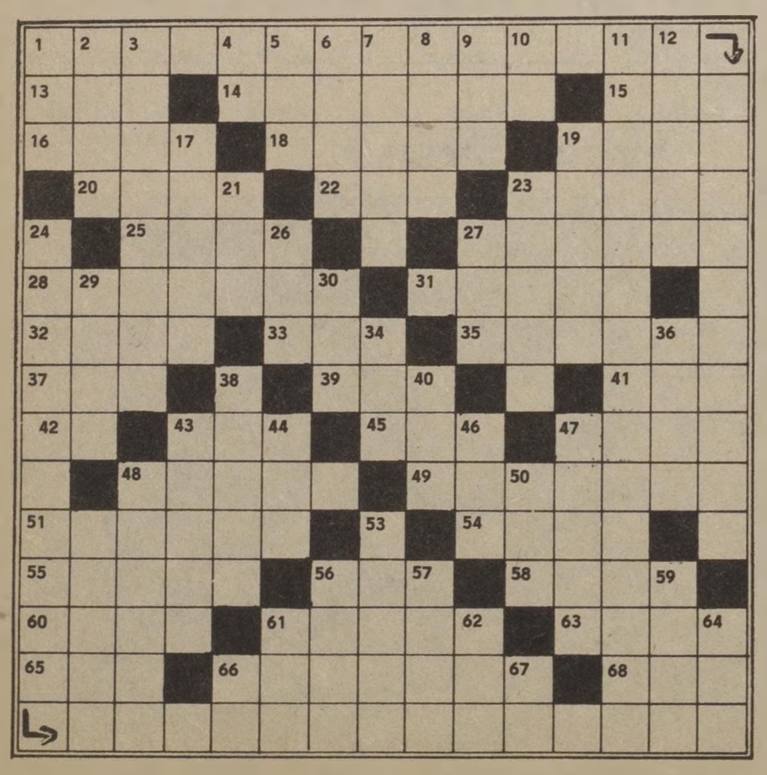
Függőleges: 1. Kérdőnévmás. 2. Eredői. 3. USA egyik állama. 4. Rag. 5. Késnek van. 6. Zúzó. 7. Mohamedánok szent városa (ék. fel.). 8. Zsírok, gyanták oldószere. 9. Perel a végén. 10. Hektoliter. 11. Lábtő (latin). 12. A Dunántúl egy része. 17. Régi utca. 19. Vissza: Tolna megyei község. 21. Kelet németül. 23. . . . lenciája, ökegyelmessége. 26. Atomic Energy Commission. 27. A szabadságharc egyik hadvezére. 29. Rugó betűi keverve. 30. Verssorok összecsengése. 34. Kerti növény. 36. Érzékel. 38. Nyugati lovasverseny. 40. Átkelőhely a folyón. 41. Mocsaras, lápos terület. 43. Szárított kókuszdió. 44. Borzadó közepe. 46. Hegység Marokkóban. 47. Ordít a szamár. 48. . . . Miklós, neves szobrászművész. 50. Vízi állat. 52. Ízzé . . . zúz. 53. A francia forradalom egyik vezére. 56. Bányaváros. 57. Halászszerszám. 59. Régi űrmérték. 61. Budapesti közlekedési csomópont. 62. Edény. 64. A vonat útja. 66. Kell páratlan betűi. 67. Tiltószó.

Beküldendő: vízszintes 1. és folytatásaként a 24. függőleges.

Beküldési határidő: 1981. június 19.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Öt évre szóló kollektív szerződés. Új törzsgárda-szabályzat.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 1981. évi 9. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Hegedüs Mihályné, Záhony, Ady E. u. 53.; Kis János, Szeged, Marx tér 14.; Balatoni Andrea, Ajka, Verseny u. 2.; Rados Géza, Székesfehérvár, Toldi M. u. 32.; Füle Ernőné, Kőszeg, MÁV-nevelőotthon. Pf. 55.



Nemzetközi sakkmérkőzés

Május 23-án a MÁV Budapesti Építési Főnökség székházában a *Vasútépítő Törekvés SK* rendezésében nemzetközi sakkcsapat-verseny zajlott le. A Vasútépítők sakkszakosztálya a házigazdák és az osztrák *Amstettner Schachverein* részvételével hatodik alkalommal rendezte meg a versenyt.

A két csapat 1978 decemberében találkozott először. Azóta ez a kapcsolat rendszeressé vált. Egy sportkapcsolatnak, mint minden baráti, emberi kapcsolatnak elsődleges célja a népek közötti megértés, béke erősítése. E találkozók alkalmával is szövődtek közösségi, egyéni, baráti kapcsolatok.

A budapesti találkozó *a Vasútépítők 6,5:3,5 arányú győzelmével végződött.*

Sakktorna Celldömölkön

A közelmúltban hirdettek eredményt a celldömölki városi szakmaközi bizottság sakktornáján. A részvevő nyolc vállalat, üzem csapatai között szerepelt az üzemfőnökség és a biztosítóberendezési szakszolgálat három játékosból álló csapata is. *A vasutasok megnyerték a tornát.*

A háromtagú csapat — *Végh Ferenc, Bartha István* és *Horváth Ferenc* — a jövőben a Celldömölki Vasutas Munkás Sportegyesület most alakult sakkszakosztályában szerepel majd a megyei bajnokságban.



Brigádkezdeményezésre

Asztalitenisz-verseny a miskolci vontatásnál

A miskolci vontatási főnökség utazó „Munka-KISZ" szocialista brigádja a forgalmi ifjúsági napok sportrendezvénysorozatának keretében a közelmúltban asztalitenisz-versenyt rendezett a szocialista brigádok részére.

A bajnokságra 35 brigád nevezett be. A győzelmet a *Komócsin Zoltán* szocialista brigád szerezte meg. Második a *Munka,* harmadik pedig az *Eötvös Lóránt* brigád csapata lett.

A verseny első helyezettje elnyerte a brigád által felajánlott vándorserleget.

Sepsi Gyula

Vetélkedő

A szegedi üzemfőnökségen vetélkedővel zárult a nemzetközi vasutas mukavédelmi hetek programsorozata. A résztvevő tíz csapat versengéséből a motorműhelyben dolgozó Hunyadi szocialista brigád került ki győztesen. A vetélkedő legjobbjai értékes jutalomban részesültek.

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 Lapkiadó Vállalat
1964 Bp. VII., Rákóczi út 54.
Telefon: 224—818
Felelős kiadó: dr. Jandek Géza
a Népszava Lapkiadó Vállalat
igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 215—11 859
81—2364. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460—6000

HÍREK

— **Munka és műveltség.** Csongrád megye vasúti szolgálati helyeiről 57 brigád közül tíz jutott be az igazgatóság szakmai megyei döntőjébe. A versenyzőknek bel- és külpolitikai, gazdaságpolitikai és művészeti ismereteikről kellett számot adni. A megyei döntőre való részvétel jogát a TBÉF 22. üzemének Kilián György, és a kiskundorozsmaiak Petőfi brigádja vívta ki.

— **Taggyűlés.** A szolnoki körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottságának nyugdíjas csoportja a közelmúltban tartotta első félévi taggyűlését a csomópont művelődési házában. A csoport elnöke értékelte az elmúlt hat hónapban végzett munkát, ismertette az üdülési és a segélyezési lehetőségeket, majd a nyugdíjasok kérdéseire a területi bizottság képviselői válaszoltak.

— **Kiállítás.** Hatvan állomás fiókkönyvtárának kiállítótermében május 18-án „Béke és barátság a művészetben" címmel kisgrafikai kiállítás nyílt Nagy István gyűjteményeiből. Az érdekes kiállítást több százan tekintették meg.

— **Szabad időben készültek.** A Hámán Kató Szertárfőnökség Lenin szocialista brigádja kiállításon mutatta be a 13 brigádtag szabad időben készített kézimunkáit, faliképeit, terítőit. A belépődíjat a vasutasrokkantak javára ajánlották fel.

— **Nyugdíjban a főnökhelyettes.** Negyvenegy évi vasúti szolgálat után nyugdíjba vonult Körösi Gyula, Hatvan állomás főnök-helyettese. Körösi Gyula 1955-ben került a hatvani csomópontra, és ott különböző beosztásokban dolgozott. Lelkiismeretes, kimagasló munkásságát több kitüntetéssel köztük a Munka Érdemrend ezüst fokozatával, és legutóbb vezérigazgatói dicsérettel ismerték el.

— **Bemutató a kultúrváróban.** A szegedi üzemfőnökség művelődési bizottsága bemutatót rendezett az állomás kultúrvárótermében, harminc vasutas több mint száz, szabad időben készített alkotásaiból. A kiállított festményeket, fafaragásokat, modellvasutakat és kézimunkákat több százan tekintették meg.

— **Bűvészműsor.** A nagykanizsai vasutasok ifjúsági klubja jóga- és bűvészműsort rendezett a közelmúltban a vasutasok művelődési háza színháztermében. A közönséget a híres Pedró művész szórakoztatta jóga- és bűvészmutatványaival. Az érdekes műsor lézervetítéssel ért véget.

— **Vasútvillamosítás az NDK-ban.** Tizennégyezer kilométernyi vasúthálózatából eddig mintegy 2800 km-t villamosított az NDK. A mostani tervidőszakban a villamosított vonalak hossza megháromszorozódik.

— **Úttörővasutas-gárda.** A Magyar Úttörők Szövetségének Debrecen városi elnöksége május 1-én rendezte a városi úttörővasutas-gárda fogadalomtételét és zászlóátadási ünnepségét az úttörővasút állomásán. Ez alkalommal alakult meg a városi elnökség mellett működő úttörővasutas-gárda parancsnoksága is, amelynek munkáját a vasutasnyugdíjasok és az üzemi KISZ-bizottság fiataljai patronálják. Az ünnepélyes fogadalmat negyvenegy úttörővasutas-gárdista tette le.

Lakáscsere

Elcserélném budapesti egy szoba, konyha, kamra, alacsony bérű, fürdési lehetőség van, gázfűtéses tanácsi lakásomat Dunakeszin levő hasonlóra. Lehet MÁV-bérlakás is. Cím: Csákiné, Budapest 1062. Székely Bertalan u. 3. III. 47.

Elcserélném Pusztaszabolcs központjában levő két szoba, fürdőszobás, II. emeleti lakásomat hasonlóra bárhová, budapesti kisebb is érdekel. Érdeklődni lehet esténként a budapesti 177-927. telefonszámon.

Elcserélném Budapest, Baross téren levő két szoba, összkomfortos MÁV-bérlakásomat egy szoba, összkomfortos vagy garzon tanácsi lakásra, szolgálati lakásra jogosító munkakörben foglalkoztatott vasutas dolgozóval. Vagy: fenti MÁV-bérlakást és plusz két szoba összkomfortos öröklakást négyszobás, összkomfortos tanácsira cserélnénk Budapest területén. Érdeklődni lehet délután 17 órától a 487-003 telefonszámon.

Elcserélném győri másfél szobás, 43 négyzetméteres tanácsi lakásomat hasonló vagy kétszobás budapesti tanácsi vagy MÁV-bérlakásra. Levélcím: 9025 Győr, V. ker. Engels tér 20. III. 3.

Elcserélném kétszobás, komfortos, 96 négyzetméteres, gázfűtéses lakásomat budapesti 3-4 szobás tanácsi rendelkezésű lakásra, öröklakásra vagy kertes házra, vasutas dolgozóval. Esetleg kétszobás, budai, személyi tulajdonú lakást is adok. Érdeklődni lehet Bpest, Kerepesi u. 5. V. ép. fszt. 4., vagy nappali órákban a 836-040 telefonszámon.

Elcserélném budapesti, háromszobás, 90 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat kisebb tanácsi lakásra. Telefon este: 261-392.

Elcserélném Bpest, IX., Péceli u. 2. I/1., 84 négyzetméteres alapterületű, egybe nyíló két szoba, összkomfortos, kis kertes, MÁV-bérlakást külön bejáratú, kétszobás, összkomfortos vagy komfortos tanácsi vagy MÁV-bérlakásra (60-70 négyzetmétertől kezdődően). Minden megoldás érdekel. Érdeklődni munkaidőben a 39-81; 27-77, este 17 órától a 272-336 telefonszámon.

Elcserélném vagy eladnám Balatonakaliban levő — állomáshoz, Balatonhoz 3-4 percre — kis kertes, 2 hálófülkés, hall, konyha, fürdőszobás, verandás nyaralónkat budapesti két szoba, összkomfortos lakásra. Érdeklődni 17-18 óra után (szombat, vasárnap kivéve) a 272-336 telefonszámon.

Elcserélném szolnoki egy- plusz két félszobás, összkomfortos, 62 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat budapesti MÁV- vagy tanácsi lakásra. Váry Ottó, Szolnok, Mátyás kir. u. 2. V/1. 5000. Telefon: 01/17-62 vagy 343-935.

Elcserélném Dunakeszi-Gyártelepen levő kis kertes, két szoba, összkomfortos, gázfűtéses, nagy méretű MÁV-bérlakásomat másfél szoba, komfortosra, Budapest területén. Tanácsi vagy MÁV-bérlakás is érdekel. Érdeklődni lehet: Balázs Ferenc, Dunakeszi-Gyártelep, Állomás sétány 15. Telefon: 82-74.

A Vasutasok Általános Biztosító Egyesülete

1981. június 15-én (hétfőn)
saját helyiségében (Budapest VI., Rudas László u. 75.) — — határozatképtelenség esetén pedig
1981. június 27-én (szombaton) 11 órakor tartja
85. küldött közgyűlését
a Budapesti Keleti pályaudvar kultúrtermében,
melyre küldött tagtársainkat ezúton is meghívjuk.

A küldött közgyűlésen az 1978. évi rendes közgyűlésen megválasztott küldöttek vehetnek részt.

A KULDOTT KOZGYŰLÉS NAPIRENDJE:

1. **A Választmány bejelentésének előterjesztése és tárgyalása.**
2. **A Választmány által hozott határozatok előterjesztése.**
3. **Az 1978—1980. évi zárszámadás ismertetése.**
4. **A Számvizsgáló Bizottság jelentése.**
5. **Az 1981. évi költségelőirányzat előterjesztése és tárgyalása.**
6. **Az alapszabály módosítása.**
7. **Előterjesztések és indítványok.**

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXV. ÉVFOLYAM, 12. SZÁM — ÁRA: 1,30 FORINT — 1981. JÚNIUS 16.

A TARTALOMBÓL:

Közművelődés a Nyugatiban *(2. oldal)*

Szociálpolitikai helyzetkép *(4. oldal)*

Az új kollektív szerződésről *(5. oldal)*

A szegedi igazgatóság területén

Kezdődik a zöldáruszállítás főszezonja

Már hagyománynak számít, hogy minden évben, a zöldség- és gyümölcsszállítások kezdete előtt a szegedi igazgatóság és a területéhez tartozó megyei Zöldért-ek, a Hungarofruct bevonásával egyeztetik szállítási terveiket. Az idei feladatok megvitatására június 2-án került sor Szegeden, az igazgatóság épületében.

Rácz Kálmán, az igazgatóság üzemviteli osztályának helyettes vezetője elmondotta, hogy az elmúlt évben a vasúti szállítás a terveknek megfelelően alakult. *A Zöldértvállalatok közel 36 ezer tonna zöldséget, gyümölcsöt szállítottak vasúton a hazai piacra, exportra pedig 7 ezer vagonban 95 ezer tonna árut küldtek.*

Az idén, a zöldértektől kapott tájékoztatás szerint a tavalyinál valamivel kevesebb zöldséget és gyümölcsöt szállítanak. Ennek oka, egyrészt az áprilisban bekövetkezett fagykár, másrészt az időjárással összefüggő kései gyümölcsérés — ami a vasúti szállításoknál is érezteti hatását. Ennek ellenére várhatóan 9 ezer vasúti kocsi megrakására számítanak az érdekeltek. A göngyölegek elszállításához is mintegy 700 kocsi szükséges. A jelentős szállítási igényre való tekintettel *rendkívül fontos, hogy a szállításban érdekelt felek egymást kölcsönösen tájékoztassák*, mert csak így biztosítható, hogy az áru időben és frissen jusson el a fogyasztóhoz. Éppen ezért is kapott hangsúlyt a tanácskozáson az információk cseréje.

A zöldértek rendszeres tájékoztatása alapján tud az igazgatóság időben felkészülni a szállításokra, tiszta és műszakilag alkalmas kocsit biztosítani. Ez azért is fontos, mert az áruk egy része hűtős kocsiban utazik az ország határain túlra.

Az első negyedévben belföldre 282, míg exportra 534 kocsi zöldség és gyümölcs került elszállításra. Ezekben a hetekben azonban csökkent a szállítás üteme. Várhatóan június közepétől azonban a zöldborsószezon beindulásával megélénkül a forgalom.

Az igazgatóság az elmúlt évek jól bevált gyakorlatát követve gyorstehervonatokkal, illetve a szükségletnek megfelelően expressz tehervonatokkal továbbítja a hazai és külföldi piacokra feladott zöldséget, gyümölcsöt. Arra törekednek, hogy az este útnak indított friss áru a hajnali órákban már a budapesti piacokra is eljusson, illetve csatlakozása legyen az európai országokba induló expressz tehervonatokhoz.

A tanácskozáson részt vevő Zöldért-vállalatok képviselői az elmúlt évben felmerült gondok, problémák felvetése mellett elismeréssel szóltak a vasutasok munkájáról.

G. J.

Befejeződött a béke és barátsági hónap

Nagygyűlés a Keleti pályaudvaron

A béke és barátsági hónap utolsó, nagyszabású rendezvényére, június 9-én a Keleti pályaudvar műszaki kocsiszolgálatának műhelycsarnokában került sor. A nagygyűlést, melynek több ezer résztvevője volt, *Padi Géza*, a budapesti vasútigazgatóság pártbizottságának titkára nyitotta meg, majd *Sebestyén Nándorné*, az Országos Béketanács elnöke, a Béke-világtanács elnökségének tagja mondott ünnepi beszédet.



Sebestyén Nándorné ünnepi beszédét mondja
(Óvári Árpád felvétele)

Bevezetőjében hangsúlyozta, hogy a béke és barátsági hónap politikai közéletünk kiemelkedő eseménye volt. Fórumain milliók tettek hitet a béke és a szocializmus ügye mellett s vállaltak újabb feladatokat a béke védelmének szolgálatában.

A továbbiakban szólt arról, hogy békemozgalmunk akciójára olyan időszakban került sor, amikor növekszik az aggodalom az enyhülés, a békés egymás mellett élés további sorsáért. A nemzetközi helyzet fenyegető jelenségeit az imperializmusnak a feszültség élezését, az erőviszonyok megváltoztatását célzó törekvéseit elemezve rámutatott: *hazánk közvéleménye is üdvözölte, bizakodással fogadta a Szovjetunió átfogó békeprogramját, amely a fegyverkezési verseny korlátozására, a bizalomerősítő intézkedések kiterjesztésére, a konfrontáció helyett megállapodásokra és széles körű párbeszéd folytatására hívja Washingtont és szövetségeseit.* A békehónap rendezvényeinek részvevői is hitet tettek a kezdeményezések támogatása mellett, s elítélték az imperializmus békeellenes politikáját.

Sebestyén Nándorné a továbbiakban kiemelte: néhány évvel ezelőtt még abban reménykedtünk, hogy a különböző szinteken folyó fegyverzetcsökkentési tárgyalások majd eredménnyel járnak és sor kerül bizonyos lépések kiharcolására, a fegyverkezés befagyasztására legalább az adott szinten. Ezek a remé-

(Folytatás a 7. oldalon.)

Továbbképzés Hajdúszoboszlón

A debreceni és a miskolci vasútigazgatóság területén tevékenykedő polgári védelmi törzsparancsnokok részére minden évben elméleti és gyakorlati továbbképzést rendeznek. Az idén Hajdúszoboszló adott otthont a vasutasoknak.

A négynapos továbbképzésen megismerkedhettek a korszerű fegyverekkel, tájékoztatót hallhattak a nemzetközi helyzetről. Szerepelt a programban sugárhelyzet-értékelés és műszerekkel való ismerkedés is. A jól felszerelt előadótermekben filmvetítésekkel is színesítették a négynapos előadássorozatot.

TÁBOR A KASTÉLYBAN

VASUTAT ÉPÍTENEK A DIÁKOK

Harmadik nyáron biztosít helyet a KISZ ifjúsági építőtábornak a Répceszentgyörgyi MÁV Nevelőotthon. Négy csoportban, 180—180 középiskolás lakik, szórakozik a festői szépségű kastélyépületben. A fiatalok a celldömölki építési főnökség Porpác—Szombathely közötti fővonala pályaépítésén dolgoznak.

Az első somogyi diákokból álló csoport június 28-án érkezik a kéthetes nyári munkára. Az utolsó negyedik turnus — most első ízben — nemzetközi táborrá alakul. Ekkor a magyar fiatalokon kívül laoszi és jugoszláv középiskolások is a tábor vendégei lesznek.

A vasút májusi szállítási teljesítménye:

225 millió 263 ezer utas és 11 millió 189 ezer tonna áru

A vasút májusban 25 millió 263 ezer utast szállított, s ezzel a bázishoz viszonyítva 94,3, a tervhez képest pedig 99,6 százalékos teljesítést ért el.

A személyszállítás minősége, a menetrendszerűséget tekintve, kismértékben romlott, a nemzetközi forgalomban viszont 63,9 százalékról 70,4 százalékra javult. A fajlagos késési idő, késett vonatonként, májusban 26,2 percről 25,2 percre csökkent.

A vasút, az előzetes adatok szerint,

májusban 11 millió 189 ezer tonna árut szállított, s ezzel a bázishoz viszonyítva 97,5, a tervet alapul véve pedig 96,8 százalékos teljesítést ért el.

A szállítási igényeket így kielégítette. Díjszabási árutonnakilométerben mérve a vasúti munkát, a teljesítés nagysága 97 és 97,1 százalék.

Az összes szállításon belül, a bázishoz képest, *a belföldi és tranzit szállítás volumene 3,3, illetve 8,5 százalékkal csökkent, míg az export és import fuvarozás mennyisége 8,5 és 0,9 százalékkal nőtt.* A belföldi szállítások volumenénél tapasztalt csökkenés a beruházások visszafogásával, míg a tranzit relációban a hazánkat érintő, Lengyelországból induló, illetve Lengyelországba irányuló tranzit küldemények mérséklődésével van összefüggésben.

A tervhez viszonyítva az export és import szállítások volumenénél 4, és 2,2 százalékos forgalomnövekedés figyelhető meg, míg a belföldi és tranzit küldeményeknél 3,2, illetve 2,7 százalékos lemaradás következett be.

A vasúti fuvarozásra feladott — megrakott teherkocsiban kifejezett — élőállat-küldemények volumene 7 százalékkal kevesebb volt, mint egy évvel korábban. Ezen belül a belföldi forgalomban 13,8 százalékos felfutás, az export relációban pedig 10,7 százalékos visszaesés következett be.

A könnyen romló áruk mennyisége 1980 azonos időszakához képest 15,7 százalékkal csökkent. Ezen belül a belföldi szállításoknál 43,2 százalékos visszaesés, az export küldeményeknél viszont 4,1 százalékos felfutás figyelhető meg.

Az áruszállítás minőségére, illetve a járművek kihasználtságára utaló mutatók

nagy része kedvezőbben alakult, mint egy évvel korábban.

A ki nem állított kocsik darabszáma 43,8, a gépácsorgási esetek száma 16,9, a vonatfeloszlatások száma 31 százalékkal csökkent, a tehervonatok menetrendszerűsége pedig 0,5 százalékkal nőtt.

Ugyancsak kedvezően alakul a MÁV nemzetközi teherkocsi-gazdálkodása is, ami abból következik, hogy a hálózaton tartózkodott *idegen teherkocsik átlagos tartózkodási ideje a bázisbeli 3,34 napról 3,29 napra csökkent.*

A teherkocsik statikus kihasználása pedig a korrigált fordulóidő-értékeket alapul véve kismértékben javult. Szükségesnek tartjuk azonban hangsúlyozni:

a teherkocsik időbeli kihasználását kedvezőtlenül befolyásolta az, hogy a rakott érkezés 0,6 százalékos csökkenése mellett a kirakatlan maradvány napi átlaga 12,2 százalékkal magasabb volt, mint 1980 májusában,

amit a fuvaroztatók rakodási készségének csökkenésén túl a rakodáshoz késetten beállított teherkocsik számának nagyfokú emelkedése is elősegített.

A tehervonati vontatójárművek napi futástervét a gőzvontatásnál 103,6, a villamos vontatásnál 100, a kis dízelmozdonyoknál 101,5, a nagy dízelmozdonyok esetében pedig 100,4 százalékra teljesítette a vasút.

Irányvonat Uzsabányáról Békéscsabára

A KISZ X. kongresszusa tiszteletére a tapolcai körzeti üzemfőnökség fiataljai Uzsabányáról közvetlen irányvonatot indítottak Békéscsabára. Az irányvonat súlya 1360 tonna. A képen az irányvonat látható indulás előtt
(Papp Tibor felvétele)



Szenvedélyesen szerette a muzsikát

Nyugdíjba vonult Lévai Zsigmond, a MÁV Szimfonikus Zenekar vezetője

Nincsenek reménytelen vállalkozások. Néhány év alatt — ha nem is csodákat — de maradandó eredményt, tartós megbecsülést és szakmai sikert lehet elérni. *Lévai Zsigmond* esete ezt példázza. Három évvel ezelőtt, 57 évesen került a MÁV Szimfonikusok élére, és most, amikor az együttes testületi ülésén búcsút vettünk tőle, az elismerés, a köszönet, a spontán lelkesedés olyan megnyilatkozásának lehettünk tanúi, amely még több évtizedes közös munka után is ritkaság számba megy. Kiemelték a négy évtizedes vasúti szolgálatot, a széles körű társadalmi, közösségi munkát, a szakmai tudást, és az elismeréseket.



FELELŐSSÉGTELJES POSZTOKON...

Lévai Zsigmond emberi, vezetői megbecsülésének — érc-nél maradandóbb — bizonyságául azok a felszólalások szolgáltak, amelyeket a társulati ülés ünnepélyes jellegére tekintettel nem is kértek, mégis elhangzottak. *Ezekből olyan vezetői magatartás rajzolódott ki, amely összekovácsolt egy 100 tagú együttest, és megteremtette a nyugodt, művészi munka feltételeit.*

Lévai Zsigmond 1942. január 12-én kezdte vasúti pályafutását a ferencvárosi osztálymérnökségen. A háború alatt katona volt, de a német hadvezetés nem sokáig bízott a magyar vasúti zászlóalj megbízhatóságában — joggal — s az alakulatot leszerelték. A háború után előbb az újjáépítésben vesz részt, s csak ezután, 1948-ban iratkozik be a Budapesti Műszaki Egyetemre. 1953-ban — 33 évesen — végez, s az ifjúnak már nem mondható mérnök előbb a vezérigazgatóságon, majd 1958-tól a MÁV Tervező Intézetnél dolgozik geodéziai munkákon. Szorgalma, szaktudása hamar vezető beosztásba juttatta. Előbb csoportvezető, majd irodavezető-helyettes, 1965-ben pedig még fontosabb megbízást kap: az akkor nagy ütemben fejlődő záhonyi vasúti átrakókörzet beruházási munkáinak irányításával bízzák meg. *Öt éven keresztül példaszerűen látja el a felelősségteljes beosztást, a családtól, s a szenvedélyesen szeretett muzsikától távol, a határ mentén.* A vasút hat ízben Kiváló Dolgozó kitüntetéssel, Népköztársaságunk Elnöki Tanácsa pedig Munka Érdemrenddel ismerte el áldozatos munkáját.

Záhony után ismét irodavezető-helyettesként dolgozik a tervezőintézetnél, aztán másfél évig függetlenített szakszervezeti titkár a Budapesti Központi Hivatalok és Intézmények Szakszervezeti Tanácsánál. *Innen került 1978. július 1-én a MÁV Szimfonikusok élére*, s a pálya végére a nem remélt álom valósággá válik: ami korábban szenvedélye volt, most hivatássá érett.

Lévai Zsigmond a felszabadulást követően kapcsolódott be a munkásmozgalomba. 1948-ban szakszervezeti bizalmi, 1950 és 1958 között pedig különféle pártmunkát végez. Hosszabb időn keresztül tagja a vasúti főosztály pártbizottságának is. 1958-tól a MÁV Tervező Intézetnél előbb a szakszervezeti osztálybizottság, majd az ezer tagú intézet szakszervezeti bizottságának titkára. Ezt a funkciót, mint szakvonali osztályvezető és irodavezető-helyettes látta el.

NEM HITTÉK RÓLA, HOGY AMATŐR

A szakszervezeti munkában is a közösség szolgálata vezette. Bár szakmai elfoglaltsága is igényes volt, mindig jutott ideje az egyéni, a közösségi vagy az intézeti gondokkal való foglalkozásra. *Kiemelkedő társadalmi munkájáért a Szakszervezeti Munkáért kitüntetés arany fokozatával tüntették ki 1976-ban.*

A szegény sorsú, de sokoldalúan érdeklődő diák 13 éves korában kezdett zenét tanulni. Fuvolázott. A tehetséges tanulót a debreceni „főreál" íratta be a zeneiskolába. A bizalomra akkor sem bizonyult méltatlannak, mert három év múlva már játszott az iskolai zenekarban. Később a debreceni főműhely „szalon" zenekarában szerzett további zenekari rutint.

1947-ben beiratkozott a Nemzeti Zenedébe, ahol *Lajtha László, Keszler Lőrinc, Jeney Zoltán* voltak a tanárai. 1948 az ő életében is a „fordulat évét" jelentette. Határoznia kellett a hivatásos zenei tanulmányok és a műegyetem között. S bár — mint tudjuk — a döntés ez utóbbi mellett szólt, *a zenei elhivatottságot nem lehetett feladni.* Játszott a műegyetem szimfonikus zenekarában, esetenként szólót is. Tanulta a geodéziát és gyakorolta a fuvolát. 1957-ben egyike volt azoknak, akik megalapították a vasutas-szakszervezet szimfonikus zenekarát, azt az amatőr együttest, amelynek nemcsak tagja, hanem társadalmi elnöke ma is. *Most a nyugdíjazás után elsősorban itt fog tevékenykedni — aktív társadalmi munkásként.*

Ehhez a zenekarhoz fűződik számtalan élménye. Egy alkalommal az akkor már híre teljében levő *Gyurkovics Mária* tisztelte meg a zenekart közös fellépéssel. Műsorukban szerepelt — többek között — Benedict: *A cigánylány és a madár* c. fuvolával kísért koloratúr áriája. *Lévai Zsigmond* nem tudott a kottához hozzájutni, ezért megvette a művésznővel készült hanglemezt, a fuvolaszólamot lekottázta és megtanulta. Az előadás olyan jól sikerült, hogy a nagy hírű művésznő a végén megkérdezte: *„Milyen mérnök maga, hogy emellett hivatásos zenész is?"* Nem hitte el róla, hogy amatőr.

TELJES ÉLETMŰ

A szakszervezeti szimfonikus zenekarban töltött munka hozta meg számára azt a kitüntetést, amelyre ma a legbüszkébb: a Szocialista Kultúráért jelvényt.

A MÁV Szimfonikusok élén töltött három év a bölcs mértéktartás, a kiegyensúlyozott vezetés, a bel- és külföldi sikerek évei voltak. Nem művészeti vezető volt, hanem igazgató, *de azok körében a legkiemelkedőbb.* Mint egyik méltatója (a kitűnő koncertmesternő) meggyőződéssel mondta: *lénye nyugalmat árasztott magából, s három évig nyugodtan dolgozhattunk.* A szeretet és megbecsülés veszi körül a nyugdíjba vonuló — teljes életművet maga után hagyó — *Lévai Zsigmondot.*

E lap hasábjain több alkalommal is megemlékeztünk munkájáról. S most a búcsú alkalmával, a 40 évi vasúti szolgálatért, az évtizedeken át kifejtett társadalmi munkáért és a két zenekar felvirágoztatásáért mi sem mondhatunk mást, csak köszönetet.

Dr. Csillag Ferenc

Fesztiválkórus-minősítés a szombathelyi férfikarnak

1976-ban aranykoszorus diplomával ismerték el a szombathelyi vasutasok Haladás Férfikórusát. Az azóta eltelt időszakban végzett munkájuk alapján szükségessé vált a művészi kategória felülvizsgálata. Május 9-én Szombathelyen — a vasutasok művelődési házában több száz érdeklődő jelenlétében — *neves fővárosi zsűri előtt bizonyított a népszerű kórus.* A bíráló bizottság elnöke *Szabó Tibor*, a Zeneművészeti Főiskola tanára volt. Közreműködtek még a minősítésben *Rohonyi Katalin* és *Nógrádi László*, a *Kórusok Országos Tanácsának* a munkatársai.

A több mint egyórás koncert első részében a XX. század magyar reprezentánsai közül Bárdos: *„Csak pontosan"* és az *„Új szövetnékek"*, Karai: *„Kuruc szvitt"* és Bartók: *„Ne menj el"*, valamint a *„Huszártánc"* került bemutatásra. A műsor második részében a romantikus kórusirodalom két darabját: Liszt: *„Tengerész himnusz"-át* és Verdi: *„Rabszolga Kórusát"* adták elő. Végül a kórus hagyományainak megfelelően népszerű munkásmozgalmi daloknak tapsolhattak az érdeklődők.

A hangversenyen a Szombathelyi Zeneiskola tanárai zongora szólót és klarinétzongora kíséretet adtak. Ezzel a bemutatóval a szombathelyi vasutas együttes feljebb lépett egy minőségi kategóriával, *Fesztivál-kórus elismerést kapott.* Ez a magyar kórusok közötti előkelő helyen kívül biztosítja, hogy országhatárainkon túl is képviselhetik hazánk színeit. Az elismerés megszerzésében nagy része van *Hajba Ferenc* zenetanár-karnagynak, aki 1973 óta vezeti a nagyrészt fizikai dolgozókat tömörítő ötven tagú együttest.



A kitüntetett kórus tagjai

NE CSAK DISZKÓ!

Módszerek, tapasztalatok a közművelődésben

Így dolgozik a Nyugatiban a művelődési bizottság

Szakszervezetünk elnöksége egy éve tekintette át a közművelődési törvény végrehajtásának és a művelődési bizottságok tevékenységének tapasztalatait és a gazdasági vezetők, szakszervezeti bizottságok részére meghatározta azokat a tennivalókat, amelyekkel fejleszteni lehet a kulturális munkát. A közelmúltban a Vasúti Főosztály személyzeti és oktatási szakosztálya, valamint a Vasutasok Szakszervezete kulturális, agitációs, propaganda és sportosztálya ennek szellemében vizsgálta meg a nyugati pályaudvar szakszervezeti bizottsága művelődési bizottságának tevékenységét.

Nehéz boldogulni a bejárókkal

A Nyugati Pályaudvaron szakszolgálatonként alakultak meg a közművelődési munka koordinálására hivatott üzemi művelődési bizottságok. Ezek a testületek évenként írásban adtak számot az igazgatósági szinten működő területi művelődési bizottságnak. A Nyugati állomásfőnökség 8 tagú üzemi művelődési bizottságának szakszervezeti társelnöke *Magyar Andrásné* kereskedelmi normás, titkára pedig *Kiss József* személyzeti vezető. *Sipos József* szb-titkár társaságában velük beszélgettünk a közművelődésről.

— Kezdetben a mi munkánkat is az oktatás centrikusság jellemezte — mondja *Magyar Andrásné* — Tudjuk, hogy az oktatás csak egy kis része a közművelődésnek, mégsem lehet ezt a testületnek hibaként felróni, hiszen szembeötlött, hogy *a nem egészen ezer dolgozóból 222-nek nincs általános iskolai végzettsége.* Az utóbbi időszakban évente 13-55 dolgozó fejezte be az általános iskolát, sőt 1979-ben 18 vasutas kapott bizonyítványt. *A helyi VOLÁN-nal együttműködve minden évben kihelyezett osztályt indítunk.* Sajnos az érdeklődés mérsékelt. Pedig minden lehetőséget megragadunk a dolgozók agitálására. *Becze Tibor* forgalmi állomásfőnök-helyettes, gazdasági társelnök személyesen beszélt az általános iskolai végzettséggel nem rendelkező dolgozókkal. Átmenetileg volt is eredménye, de a bejárás, és a nehéz munka miatt sokan nem vállalták a tanulást.

Van azonban jó példa is. *A kocsitakarítók közül többen elvégezték az általános iskolát, és utána raktárnoki vagy személypénztárosi szakvizsgát tettek.*

— 1980-ban 61 dolgozó vizsgázott sikeresen személypénztárosi, árufuvarozási, kocsirendezői, jegyvizsgálói és váltókezelői ismeretekből — kapcsolódik a beszélgetésbe *Kiss József* — Kilencen tisztképzőt végeztek, s a forgalommal, kereskedelemmel összefüggő munkaterületeken dolgozók közül további 12 vasutas fejezte be a szaktanfolyamokat.

A Nyugati pályaudvar rekonstrukciója átmenetileg nehezítette a közművelődés feltételeit. A régi klubszobát öltözőnek alakították át, és a nyolc letéti könyvtárból is csak négy maradt. Az állomás pincéjében lévő kondícionáló terem viszont, amelyet a brigádok társadalmi munkában készítettek, *rendszeresen kihasználatlan.*

— Sajnos csak néhány vasutas látogatja a termet, ezért különböző vállalatoknak adják bérbe tömegsport céljára — jegyzi meg *Sipos József* szb-titkár. — A gondot az okozza, hogy a bejáró dolgozókat munkaidő után nehéz itt tartani egy-egy házi versenyre. Reméljük azonban, hogy ez a szemlélet is kedvezően változik.

Az állomásfőnökség művelődési bizottsága sokat foglalkozik a laktanyákban, munkásszállásokon élők közművelődésével is. A kereskedelmi laktanyába és a női munkásszállásra, valamint a pihenő helyiségbe TV-t helyeztek el. *A rendszeres újságellátást azonban még nem sikerült megszervezni. A legnehezebb a művelődés iránti igények felkeltése. Színvonalas programokkal, közönséget csalogató érdekes előadásokkal lehet több sikerre számítani.* Nagyon népszerűek például az egészségügyi felvilágosító előadások, közülük is a nőgyógyászati jellegű ismeretterjesztés.

A brigádok és a kultúra

A Nyugati pályaudvar dolgozóinak művelődését jól szolgálja a 17 ezer 700 kötetes csomóponti könyvtár. 1980-ban 30 ezer forint értékben vásároltak új könyveket, s a kölcsönzött kötetek száma is meghaladta a 16 ezret.

— *Nem vagyunk elégedettek a brigádok kulturális tevékenységével* — folytatja az szb-titkár. — Az a tapasztalatunk, hogyha egy brigád szakmai munkája kifogástalan, akkor — függetlenül a kulturális tevékenységüktől — a gazdasági vezetők jónak minősítik a kollektívát. A középvezetőket kell meggyőzni arról, hogy a termelési feladatok után a közművelődés következzék a brigádok vállalásainak rangsorában. Jó példaként említhetem a *Ságvári Endre* szocialista brigádot. Ez a kollektíva a Szakszervezetek Budapesti Tanácsa által szervezett vetélkedőn a második helyet szerezte meg. *Van még tennivaló az ifjúság közművelődése terén is.* KISZ-klubunkban hetenként egy alkalommal van foglalkozás. Próbálkoztunk már régi filmek vetítésével, ismeretterjesztő előadásokkal is, de nem sok sikerrel. *Más módszerekre van szükség ahhoz, hogy a fiatalok érdeklődését a diszkón kívül egyébre is felkeltsük.*

Közösen a vezetőkkel

— Legutóbb részt vettünk a művelődési bizottságok vezetőinek és titkárainak balatonkenesei tanfolyamán — veszi át a szót *Kiss József.* — Ott a hallgatóktól több hasznosítható művelődési módszert ismertünk meg. Ilyen ötlet alapján vettük fel a kapcsolatot például a csomóponti természetbarát körrel. *Együttműködésünk hasznosnak bizonyult.* Több városba szervezünk közös kirándulást és megismerkedtünk azok nevezetességeivel, kulturájával.

A művelődés valamennyiünk közös ügye. A Nyugati pályaudvari példák is azt bizonyítják, hogy a gazdasági vezetők és az aktivisták együttműködése nélkül a közönyt, az érdektelenséget aligha lehet feloldani...

O. K.

Harminc éve propagandista

Önvallomás egy kitüntetés ürügyén



A Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa Lenin születésének 111. évfordulója alkalmából eredményes agitációs- és propaganda munkájának elismeréséül, a Munka Érdemrend ezüst fokozatát adományozta *Huszár Jenő* főtanácsosnak, a szombathelyi igazgatóság csoportvezetőjének. A kitüntetést *Huszár Jenő* április 17-én Budapesten, az MSZMP Központi Bizottsága székházában vette át *Óvári Miklóstól*, a párt Politikai Bizottságának tagjától, a KB-titkárától.

— 1943-ban órabéres gyakornoknak vettek fel a MÁV-hoz — mondja *Huszár Jenő.* — Szakvizsgáim után forgalmi gyakornok, majd forgalmista lettem. Dolgoztam Békéscsabán, Újpesten, Rákosrendezőn és Dunaújvárosban. *Tizenkilenc éve vagyok Szombathelyen, az igazgatóság munkaügyi osztályán.* Az agitációs- és propaganda munkával a felszabadulás után jegyeztem el magam. Ettől kezdve vagyok a párt és a szakszervezet tagja. *Hivatalosan 1952-től számítom propaganda tevékenységem kezdetét.* Terjesztettem a szocialista eszméket mint oktatótiszt, vezettem szemináriumokat és tanfolyamokat, szerveztem a politikai oktatásokat. A pártbizottságokban és pártszervezetekben (ahol eddig tevékenykedtem) mindenütt az élő agitációt, a felvilágosítást bízták rám. Az igazgatóságon működő Közlekedéstudományi Egyesületben tíz éve én vagyok az agitációs és propaganda felelős. A Vas megyei METESZ tagjaként a munkahelyi vezetés témakörével foglalkozom.

Huszár Jenő büszke arra, hogy évről évre emelkedik az igazgatóságon az oktatások és továbbképzések színvonala. 1973-ban a munkaügyi és szociálpolitikai osztályon megalakították az ügyintézőkből álló Egyetértés szocialista brigádot, amelynek ő a vezetője.

Sz. Jakab

„Dolgozni csak pontosan, szépen..."

Azt mondják róluk, megszállottak

A kecskeméti üzemfőnökség Árpád szocialista brigádját kimagasló szakmai és társadalmi tevékenységéért a közelmúltban a Közlekedés, Posta és Hírközlés kiváló brigádja címmel tüntették ki. Az Árpád brigád a vontatási telep kocsiszolgálatának dolgozóiból alakult 1962-ben. Kezdetben *Kunszabó József*, majd pár évvel később *Nagy Sándor* lett a brigádvezető.

Nem ismernek lehetetlent

— Jelenleg tizenkét tagja van a brigádnak. Az alapítók közül már csak négyen dolgozunk, a többiek később kerültek hozzánk. Valamennyien a kocsiszolgálatnál teljesítünk szolgálatot — mondja *Nagy Sándor*. — Feladatunk a vasúti kocsik vizsgálata és karbantartása. Munkánk során valamennyi átmenő személy- és tehervonatot átvizsgálunk, a hibás kocsikat bárcázzuk, ha lehet, a kisebb javításokat ott helyben elvégezzük. Naponta átlagban itt, Kecskeméten harminc vonatot vizsgálunk át, de brigádtagjaink dolgoznak Kiskunfélegyházán és Lajosmizsén is. *Az ellenőrzések évek óta lényeges hiányosságot nem állapítottak meg.*

Hosszú idő óta országos viszonylatban is a legjobbak között emlegetik a kecskemétieket. Elsősorban azért, *mert nemcsak azt csinálják, amit részükre az utasítás előír* — hanem annál lényegesen többet. Tíz évvel ezelőtt határozták el, hogy a vasúti kocsipark üzemkészségének javítása érdekében az állomáson tartózkodó szerelvények kocsijainak surlódó, mozgó alkatrészeit, a csavarkapcsokat, a TSz és raksúlyváltókat kenéssel gondozzák. *E hasznos munkát eddig mintegy 4500 kocsinál végezték el.* S hogy kezdeményező készségük nem volt hiábavaló, azt mutatja az is, hogy ma már utasítás írja elő a kocsik kenését. *A szerelvények ellenőrzésén kívül elvégzi a kocsik exportvizsgálatát is.* E munka különös körültekintést igényel, mert szigorú szabályok írják elő, hogy milyen állapotú kocsit lehet exportrakodásra átadni. Gyakran előfordul, hogy olyan hiányosságot állapítanak meg, amellyel a kocsit műhelybe kellene küldeni. De mivel a legközelebbi műhely csak Szegeden van, ez a javítás — a kocsi üres futását is beleszámítva — 3—4 napot is igénybe venne, és ez akadályozza a rakodást. Ezért javítgatják ők nagy-nagy türelemmel a hibás tehervagonokat. *Évente mintegy 200 kocsi TSz- és raksúlyváltóját, hibás fékberendezését teszik ismét működőképessé.* A hűtőkocsiknál főként a villamos berendezésekkel van sok bajuk. Havonta 25—30 Inter-frigós kocsit javítanak ki úgy, hogy még rajzuk sincs az egyes berendezésekről. Szakmaszeretetükön, tudásukon nem fognak ki a hibás kocsik. Ha kell, Ferencvárosból kérnek alkatrészt, és ők maguk cserélik ki a meghibásodott részeket.

A gyerekek örömééért

Rendszeresen kijárnak a kecskeméti kisvasútra is és ott átvizsgálják a keskeny nyomközű járműveket. Munkájuk az elmúlt évben jócskán megszaporodott az ide csatolt lajosmizsei vonallal. *A többletfeladatot a többi kocsivizsgálóval együtt létszámnövekedés nélkül végzik, jó szervezéssel és nagy szakmai hozzáértéssel.*

Az Árpád brigád nemcsak szakmai téren, hanem a vasúton kívül is elismerésre méltóan tevékenykedik. Egyöntetűen vallják: *segíteni kell az embereken, a bajba jutottakon.* Egy vasutas kolléganőt három gyermekével új lakásba költöztettek, egyik társuknak lakást építettek.

— 1975-ben kisteleki házamat a belvíz használhatatlanná tette — meséli *Kunszabó József*. — A brigád összefogott, és egy új házat építettek. Arra voltam a legbüszkébb, hogy a községben én kezdhettem el először az építkezést.

Szoros kapcsolatuk van a kecskeméti Gyermek- és Ifjúságnevelő Intézettel.

— Itt a közelben, a volt Farkas-villában van az intézet. Tíz évvel ezelőtt kimentünk és érdeklődtünk, mit tudnánk segíteni — emlékezik a brigádvezető. — Játszótér kellene a gyerekeknek — mondották —, de az épületre és környezetére is ráférne egy kis csinosítás. *Hát így pártoltunk oda, ahol a legnagyobb szükség volt munkánkra.* Ebben az intézetben 40—50 olyan megyebeli állami gondozott gyermek van, akik egy időre itt találnak otthonra.

Az Árpád brigád mottója is lehetne: *segíteni és örömet szerezni.* Ők a vállalást komolyan vették. Egyre gyakrabban jelentek meg az intézetben, és egyre közelebb kerültek a gyerekekhez. *Munkájuk nyomán megszépült az egykori málladozó vakolású épület, elkészült a játszótér.* Észrevették azt is, hogy rossz a kerítés, ezért újat építettek. Legutóbb az épület alagsorában pinceklubot létesítettek — mintegy 55 ezer forint értékű munkával. A csodás berendezésű klubban a gyerekek szórakozhatnak, művelődhetnek.

Tíz éve együtt

A társadalmi munkáért kapott pénzből gyakran vásárolnak ajándékot a gyerekeknek.

A brigád a gyermekintézmény támogatásáért 1979 tavaszán az Állami Ifjúsági Bizottságtól ifjúsági díjat kapott. Háromszor nyerték el a MÁV kiváló brigádja, kétszer pedig a *KPM kiváló brigádja* címet. A munkaversenyben elért eredményekért az idén az MSZMP Bács-Kiskun megyei Bizottságától *Kongresszusi oklevelet* kaptak.

A brigád kétharmada az utóbbi tíz évben került ide. Itt tanulták meg a szakmát, itt sajátították el a fortélyokat. *Busi Gábor* 26 év után jött el a konzervgyárból. Asztalos a szakmája, de ha a kényszer ráviszi, nemcsak a fával boldogul, *a nehéz vasak is megszelidülnek a kezében. Gódor Tibor* 1971-ben a kiskunfélegyházi gépgyárat cserélte fel a vasúttal. Itt tanulta ki a kocsivizsgálói szakmát, ma már ő is oktatja az ide kerülő fiatalokat. A többiek is gyorsan megszerezték a vasúti ismereteket. *Az árpádosok jó munkatársi kapcsolatban vannak a brigádon kívüli kocsivizsgálókkal is.*

A lajosmizsei vonal átvételével együtt kellett megismerkedniük a vezérlőkocsival és a villamos fűtéses kocsikkal. A brigádtagok közül négyen Budapest-Nyugati pályaudvaron átképzésen vettek részt, a többiek tőlük sajátították el a tudnivalókat. Akik ismerik őket, azt mondják, *fanatikus, megszállott emberek.* Ők azt vallják, ezt a munkát csak így lehet csinálni, szívvel-lélekkel, pontosan, szépen... Mert így érdemes!

Gellért József

NEM FORMASÁG AZ MHSZ ELŐNÉV

A November 7. szocialista brigádban mindenkinek van közéleti megbízatása

Hektószám takarítják meg a drága olajat

Amikor az Építési Géptelep Főnökség szakszervezeti bizottságán arról tudakozódtam, hogy a munka ünnepén kitüntetett brigádok közül melyiket mutassuk be lapunk hasábjain, *Geiger Péter* szbtitkár gondolkodás nélkül a *November 7.* szocialista brigádot javasolta.

— *Nem nagy létszámú közösség, de jól összeforrott kollektíva* — mondta. — *A brigád minden tagjának van közéleti megbízatása, termelési eredményeikkel évek óta az első között találhatók.*

Sokoldalú szakemberek

A nagygépjavító műhelyben éppen egy pályaelemszállító szerelvény vontatójárművét javította a November 7. szocialista brigád, amikor felkerestük őket. *Kancsár József* munkacsoport-vezető a közösség munkájáról a következőket mondta:

— A 12 lóerős benzinüzemű pályafenntartási vontató járművektől a 400 lóerős teljesítményű dízelgépekig szinte minden típus megfordul a kezünk alatt. Ezeken nemcsak egy-egy fődarab vagy hajtóműegység tervszerű megelőző karbantartását, hanem a motorszereléstől a lakatos- és hegesztőmunkákig minden javítási, karbantartási műveletet mi végzünk el. Gyakran a nyílt vonalon dolgozunk, javítjuk a meghibásodott gépeket, hogy elkerüljük a műhelybe szállítással járó időveszteségeket. Nyugodtan elmondhatom: *kollégáim valamennyien univerzális szakemberek.* Enélkül aligha tudnánk a követelményeknek eleget enni, s eredményeink is szerényebbek lennének.

A November 7. brigád alig több mint másfél évtizedes múltja alatt ötször kapott arany-, négyszer ezüstkoszorús brigádjelvényt. Most pedig a *MÁV Kiváló Brigádja* címet érdemelték ki. Sőt, mint *Szabó József* szocialista brigádvezető ezt a szép sorozatot kiegészítette: *a kerületben dolgozó szocialista brigádok közül a felszabadulási és kongresszusi munkaversenyben elért eredményeik alapján a kerületi pártbizottság vándorzászlaját is elnyerték.*

— Mi természetesnek tartjuk, hogy a hármas jelszó gyakorlati megvalósításáért a lehetőségekhez mérten mindent megtegyünk. Lehet, hogy mások szemében közhelynek tűnik, de a szocialista cím, az elért eredmények is erre köteleznek bennünket. Teljesítményünk rendszeresen meghaladja a 115 százalékot. Az elmúlt évben például 170 ezer forint értékű anyagot takarítottunk meg. Korábban a Csepel-motorok hengerfejeit, ha szelepfészkük meghibásodott, kidobtuk a hulladékba. Tavaly sikerült a szelepfészkek cseréjére új technológiát kidolgoznunk, s így a járulékos munkák elvégzése után a drága alkatrészek újból használhatók. Brigádunk 1980-ban 1 százalékos üzemanyag-megtakarítást vállalt. Úgy terveztük, hogy ezt a célt a fölösleges elfolyások, csepegések megelőzésével, a próbajáratásra kidolgozott technológia fegyelmezettebb betartásával el tudjuk érni. Ez a célkitűzésünk is realizálódott, *hiszen csak hidraulikaolajból több mint 800 litert takarítottunk meg.* Alapjában véve ez a mennyiség nem tűnik soknak, de ha hozzátesszük, hogy egy liter hidraulikaolaj, minőségétől függően 25—45 forintba kerül, akkor érthető igazán vállalásunk teljesítésének haszna — így a brigádvezető.

A November 7. szocialista brigád az anyagtakarékosságban, a termelékenyebb munkában egyaránt élen jár. Mint *Jákfalvi Lajos* termelésirányító diszpécser és a brigád tagjai is elmondták, az általuk javított gépeket futópróbáról vagy a revízió lejárta előtt nem küldték vissza a géptelepre. Ebben közrejátszott a brigádnál alkalmazott önmeózás, melynek géptelepi elterjesztésében ez a közösség úttörő szerepet vállalt.

— Az utóbbi időben, miként más munkaterületeken, nálunk is növekedtek a feladatok. Sajnos, ezzel együtt, vagy talán még nagyobb ütemben fokozódott a munkagépek elhasználódottsága. *Kétszer is meg kell gondolni, mit lehet még visszaszerelni, s mi helyett kell újat vételezni.* Sajnos az alkatrészellátás közismert gondjai, a tervezés hiányosságai a mi munkánkat is hátráltatják. Például ebben az évben is csak az első negyedév vége felé kezdtük világosan látni: *milyen feladatok várnak ránk.* Ha hamarább tudtuk volna ezt, bizonyos vagyok benne, hogy munkánk hatékonyabb is lehetett volna — szólt közbe *Gér János*, aki a géptelepen a társadalmi tűzoltók munkájának is egyik irányítója.

Fiatalok és idősebbek

A November 7. szocialista brigádban fiatalok és idősebbek jól megértik egymást. A fiatalok közül is kiemelkedik *Kuti József*, aki Turáról naponta ingázik munkahelyére. Nemrég szerelt le a tényleges katonai szolgálatból, ahol mint élenjáró katona öregbítette a brigád hírnevét. Időközben a vasúti járműszerelő szakma mellé gépszerelőként is sikeres vizsgát tett. *Pongrácz Attila* dízelmotor-szerelő létére a főnökségen a KISZ-bizottság által szervezett versenyen az autószerelők között érte el a *Szakma Ifjú Mestere* címet. Mindketten úgy vélekedtek, hogy a kollektívában szerzett szakmai tapasztalatok, szerelőfogások nélkül aligha értek volna el ilyen szép sikereket.

— Úgy gondolom, a szocialista brigádvezető és a munkacsoport-vezető is jó példával járt előttünk, s mi át tudtuk venni munkastílusukat. Egyébként ők mindketten a főnökség MHSZ lövészklubjának vezetőségében is aktív munkát végeznek. Brigádunkból mindenki tagja a lövészklubnak, *ezért a November 7. szocialista brigád mellé felvettük az MHSZ előnevet is.* Ez nemcsak formaság! Rendszeresen karbantartjuk a lőteret és berendezéseit, sőt építéséből, a versenyek szervezéséből is kivettük, kivesszük részünket — mondta Kuti József.

Nincs okuk elbizakodásra

Sorolták, mennyi társadalmi munkaórát áldoztak a Zágrábi úti iskola kerítésének felújítására, amire szocialista szerződésben vállaltak kötelezettséget. Házat, kerítést segítettek építeni Ceglédbercelről bejáró kollégájuknak, és így tovább. Csupán kulturális vállalásaik teljesítésében kellene nagyobb aktivitással munkálkodniuk. Azt már a szerény, de annál tartalmasabb brigádnaplóból is tudom, hogy a legutóbbi vetélkedőn a 7. helyezést sikerült elérniük, s hogy a brigád kulturális vállalásainak fellendülését *Nagy Tibor* brigádtársuk júniusi leszerelésétől várják.

— *Örülök annak, hogy közös munkával, eredményeinkkel kiérdemeltük a MÁV Kiváló Brigádja címet. Elbizakodni nincs okunk, de nem is akarunk. Tudjuk, a legjobb bizonyítás az, ha továbbra is maradéktalanul eleget teszünk a munkahelyi kötelezettségeknek, s a közeljövőben is becsülettel helytállunk* — zárta a beszélgetést *Szabó József* brigádvezető.

Orosz Károly

Glatz István gépészmérnök

Küldött volt a KISZ X. kongresszusán

A KISZ X. kongresszusán, amely május 29-én ült össze az Építők Szakszervezete kongresszusi termében, a 875 ezer ifjúkommunistát 899 küldött képviselte. Ott volt a küldöttek között *Glatz István* gépészmérnök, a MÁV Központi Felépítményvizsgáló Főnökség gyártástechnológusa is. Őt a IX. kerület, illetve a ferencvárosi vasúti csomópont KISZ-tagsága küldte a kongresszusra.

— *A kongresszusról visszatérve munkahelyére, miről számol be megbízóinak?* — kérdeztük a fiatal mérnöktől.

— Először is szeretnék köszönetet mondani a megtiszteltetésért, hogy részt vehettem a kongresszuson. *Szervezetünknek ezt a kongresszusát az egység jellemezte.* A felszólalt küldöttek nagyon sokszínűen, de lényegében egybehangzóan juttatták kifejezésre: a KISZ részt kér és vállal a szocializmus építésének feladataiból, még aktívabban és elkötelezettebben állunk ki pártunk politikája mellett.

— Az ifjúmunkás szekcióülésén én is jelentkeztem felszólalásra. de *az idő rövidsége miatt csak százharmincketten kaphattak szót* — folytatta. — Így aztán én is írásban nyújtottam be hozzászólásomat. Külön szerkesztő bizottság gondoskodott arról, hogy e hozzászólások lényeges mondanivalója éppen úgy bekerüljön a határozati javaslatba, mint a szóban elhangzottaké.

— *Mi volt a mondanivalója írásban benyújtott hozzászólásának?*

— Először azokról a termelési mozgalmakról kívántam beszámolni, amelyekben eredményesen vesznek részt a vasutas fiatalok. Ilyen például a *„Kulturált utazásért"* mozgalom, amelynek alkalmazásával hálózati szinten 15-20 KISZ-bizottságunk és tagsága ért el jó eredményeket. A KISZ által szervezett *„Ésszerűen, takarékosan"* mozgalomban különösen az anyagtakarékosságban értünk el kimagasló eredményeket. Főként a fáradtolaj visszanyerésénél alkalmaznak fiataljaink eredményes módszereket a ferencvárosi csomóponton is.

Ma 40 ezer fiatal dolgozik a vasútnál. Közülük 18 ezer a KISZ-tag. Ez jó szervezettségi arány. A létszám csökkenő tendenciája azonban a terhek növekedéséhez vezet, különösen a fiataloknál, akik még jobban bírják az igénybevételt.

— *Hogyan értékelte felszólalásában a vasutas fiatalok helytállását?*

— A valóságnak megfelelően, vagyis nagyon pozitívan — válaszolta a kongresszusi küldött. — Hiszen tény, hogy az utóbbi két évben *52 százalékról 60-ra emelkedett a szocialista brigádmozgalomban való részvételünk aránya.* Kiemelkedő eredmény ezen belül, hogy 20 százalékkal nőtt az ifjúsági brigádjaink száma. Ma már 520 ifjúsági brigádja van a MÁV-nak, s ezek többsége kezdeményező, kiválóan megállja a helyét a munkában.

— *A gondok közül mit tartalmazott a hozzászólása?*

— Az ifjúsági versenymozgalom megbecsülésének helyzetét tettem szóvá. Mire gondolok? Arra, hogy sokat hangoztatjuk: a fiatalok versenye éppen olyan fontos, mint az idősebbeké. Ez elvileg igaz, de az 1978-ban kiadott rendelkezés mégis a felére csökkentette a *„Ki minek mestere, szakértője"* versenyen elnyerhető anyagi elismerést. *Szerintem, több támogatást érdemelnének az aktív, a munkájukban többet, jobbat akaró fiatalok.*

A másik gondunk, hogy a MÁV, szervezeti felépítéséből fakadóan központilag kialakított ifjúságpolitikát valósít meg. A kiadott irányelvek azonban hosszú utat tesznek meg, amíg lejutnak az alapszervezetekhez, a főnökségekhez. Pedig ezeket ott kellene konkrét tartalommal megtölteni. Ez azonban nem mindig sikerül. Úgy gondolom, ha már a központi irányelvekben is konkrétabban szólnának a helyi tennivalókról, az feltétlenül segítené a helyes ifjúságpolitika megvalósítását — mondotta befejezésül *Glatz István*.

L. J.

Bódisék jótevői

A 71 éves *Bódis János* nyugdíjas váltókezelő a szentlőrinci 12-es számú őrházban lakik Marika lányával és óvodáskorú Roland nevű unokájával. Marika csak tolókocsival tud közlekedni.

Bódiséknak lakáskorszerűsítési gondjaik voltak. A történet Marika levelével kezdődött, akinek édesanyja és férje a közelmúltban halt meg. Idős édesapja már nehezen viselte el a reá háruló terheket. Nehéz a tele vödör a kútról, de még nehezebb a tolókocsinak a három lépcső magasságú konyhából lekerülni az udvarra.

Marika levelet írt *Keserü Árpádnak*, a pécsi üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága munkatársának, amelynek témája lakásfelújítás volt. Néhány nap múlva *Keserü Árpád, Kvell Jánossal*, a pécsi vontatási főnökség *Régi Forrás* szocialista brigádjának vezetőjével meglátogatta a családot, s felmérték az anyagszükségletet. A műszaki adatokkal kiegészített levelet továbbították az igazgatósághoz. Gyorsan megjött a válasz: *„az épületet felújítani csak beruházási terv alapján lehet, egy későbbi időszakban..."*

A pártfogók ezután újabb ajtón kopogtattak — sikerrel. A Kaposvári Hídfenntartó Főnökség *Béke* szocialista brigádja felajánlotta a tervezést társadalmi munkában.

Az első levéltől az első csákányütésig hat hét telt el. Egy hétfő délutánon a nyitott ajtóba tolt kocsiból mosolygott a sokaságra Marika. János bácsi pedig a szemére húzott sapkasüld alól nézte az értük fáradókat, figyelmezte a mélyülő árok mellett rohangáló Rolandot.

Bódis János elképzelte, milyen lesz majd az új fürdőszoba, ahol Marika az ő segítsége nélkül is tudja használni a tisztálkodási berendezéseket, a speciálisan tervezett felszerelést. Már maga előtt látta a sikló-feljárót, amelynek segítségével a tolókocsi könnyedén gördül le a virágokkal szegélyezett, zöldgyepes udvarra, a nagy diófa alá.

Ötvennégy forgalmi és vontatási dolgozó ásta a vízvezeték-hálózat árkát, a derítőt, és lefektették a vízvezetéket. A felújítás, korszerűsítés gyorsan haladt. A társadalmi munkások azonban még egy meglepetést tartogattak. A gyermeknapon háromnegyedes kerékpárt vásároltak a kis Rolandnak. Rajta réztáblán ragyognak a vésett betűk: *Szabó Roland, Szentlőrinc, 21-es őrház.*

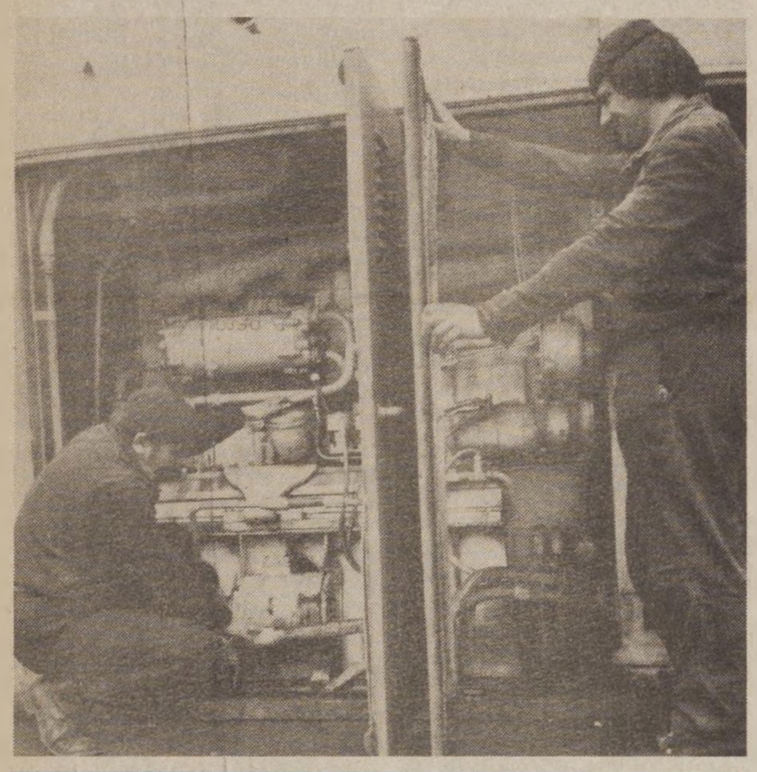
Klencz Tiborné

Dízelszerelők

A füzesabonyi körzeti üzemfőnökség vontatási üzemegységénél 1979. végén jött létre — a régi mozdonyszín átalakításával — a dízelmozdonyok korszerű javítóbázisa. A 17 gép felügyeletét négy szocialista brigád látja el. Ezek közül is kiemelkedő munkát végez a fiatalokból álló KISZ Szocialista brigád, amely 1972-ben alakult. Kezdetben a gőzösök karbantartása volt a feladatuk. 1979-ben képezték át magukat dízelszerelőknek. Univerzális emberek, akik nem ismernek lehetetlent. Eddigi tevékenységükért a „MÁV Kiváló Ifjúsági Brigádja" és a KISZ KB Kongresszusi Oklevelevelet tüntették ki a kollektívát.



Megbeszélés az M43-as szerelése előtt



Kasza István és Bernáth Sándor brigádtagok a motorteret ellenőrzik.



Hadobás János és Érsek László megvizsgálja a futóművet

(Szabó Sándor képriportja)

Megvalósultak a szociálpolitikai elképzelések

Javult az üzemegészségügyi ellátás — Több üdülési lehetőség
Tervszerűbb lakásgazdálkodás — Milliók művelődésre

Szakszervezetünk elnöksége május 21-i ülésén megvitatta és elfogadta a MÁV 1976—1980. évi szociálpolitikai tervének teljesítéséről szóló beszámolót. A szociálpolitikai feladatok megvalósítására a vasút az ötödik ötéves terv időszakára 3,6 milliárd forintot tervezett. Ez 50 százalékkal volt több az előző tervciklusban tervezett összegnél. *A felhasználás 27 százalékkal szárnyalta túl a tervet.*

Az összegből 52 százalék szolgálta a fejlesztési célokat, a többi a fenntartási és az üzemeltetési költségek fedezetéül szolgált. A középtávú tervidőszakra előirányzott fejlesztések — az egyes ellátásfajták közötti arányeltolódások miatt — elérték a 103 százalékot.

Korszerűbb munkásszállások

Az üzemegészségügy keretében 20-26 üzemorvosi és 10-14 üzemi fogorvosi rendelő létesítését, illetve korszerűsítését vették számításba. *Végül 15 üzemorvosi és 12 fogorvosi rendelő valósult meg.* Néhány létesítmény építése áthúzódott a jelenlegi tervidőszakra.

Az üzemorvosi szolgálat fejlesztésének célja az volt, hogy az egy főfoglalkozású üzemorvosra eső dolgozók száma 1200-1300 legyen, és az üzemorvosi rendelők felszereltsége megfeleljen a mai követelményeknek. *Az üzemorvosi napi órák számát 90-nel emelték.* Jelenleg napi 1192 óra keretében 215 üzemorvos — ezen belül 152 főfoglalkozású — látja el az üzemegészségügyi feladatokat.

A gócponti üzemorvosi rendelők részére korszerű elsősegélynyújtó berendezéseket vásároltunk. A vegyes használatú gépkocsik beállításával fejlettebb betegellenőrzési rendszert hoztunk létre. Javult a gondozási és rehabilitációs munka szervezettsége is.

A SZOT—MüM irányelvek alapján újjászerveztük a MÁV rehabilitációs szervezetét. Az egységes végrehajtás érdekében utasítást adtunk ki, amelynek alapján megalakultak a rehabilitációs bizottságok és az albizottságok.

Az üzemi étkeztetés fejlesztésére előirányzott keretből 19 300 adag étel előállítására alkalmas főzőkonyha, 2350 adagos melegítő-tároló konyha, valamint 4000 dolgozó étkeztetését szolgáló étterem létesítését terveztük. *A fejlesztési alap felhasználása 100 százalékos volt.* A naturális mutatók teljesítése a tervezett alatt maradt. Ennek oka többek között az, hogy a befejezésre tervezett ferencvárosi, a Budapest-Nyugati, a Miskolc-Tiszai pályaudvari, valamint a dombóvári és a székesfehérvári járműjavító 2000-2000 adagos főzőkonyháinak kivitelezése nem valósult meg. A tervezett létesítmények építése — a Nyugati pályaudvar kivételével — folyamatban van. *Az üzemi étkeztetés minőségi színvonala, kulturáltsága a tervidőszak elejéhez viszonyítva nagymértékben emelkedett.* A tervidőszak első évéhez viszonyítva a jóléti alap terhére elszámolt támogatás összege 30 százalékkal magasabb, amely csaknem teljes egészében rezsi jellegű költségemelkedésből adódik.

Öt év alatt 264 millió forintot terveztünk 800 munkásszállási és 700 laktanyai hely létesítésére. Ebből elkészült 678, illetve 696 hely. Az új létesítményeken kívül korszerűsítettünk 134 munkásszállói helyet biztosító épületet.

A fejlesztéseken kívül a tervidőszak során törekedtünk a meglevő szállások felszereléseinek, berendezéseinek korszerűsítésére és pótlására. Ennek köszönhető többek között, hogy már csak néhány szálláson találunk emeletes ágyakat.

125 millió gyermekintézményekre

Az üzemfőnökségek létrehozásával fokozatosan megszűnik a szakszolgálati elkülönítettség is. Az újabb szociális létesítmények az össz-szolgálati érdekek szem előtt tartásával készülnek. *A MÁV területén jelenleg 67 állandó és 31 ideiglenes munkásszállást üzemeltetünk, 3896, illetve 926 hellyel. A munkásszállításra tervezett 310 millióból munkásszállító gépjárművek beszerzésére 103 millió forintot vettünk számításba,* Jelenleg 351 különféle típusú, korszerű járművel rendelkezünk. A tehergépjárművel való személyszállítás gyakorlatilag megszűnt.

A vasutasok életkörülményeit javító szociálpolitikai feladatok között terveztük a gyermekintézmények befogadóképességének növelését, illetve korszerűsítését. A saját gyermekintézmények bővítésére és a tanácsokkal közösen létesítendő intézményekre összesen 125 millió forintot terveztünk. *A saját intézményhálózatot 650-700 hellyel akartuk bővíteni.* Kisebb határidőmódosítással az öt év során 645 férőhelyet építettünk. Tervünkben nem szerepelt, de lehetőség nyílott arra, hogy a szegedi vasút- és posta igazgatóság közösen új gyermekintézményt létesítsen 200 hellyel, melyben 100 vasutas dolgozó gyermekét tudják elhelyezni. A tanácsi intézményekben 790 helyet vásároltunk közel 20 millió forintért.

A vállalati üdültetés fejlesztése és üzemeltetési-fenntartási kiadásaira közel 200 millió forintot terveztünk. Az *előirányzat 55 százaléka fejlesztési célt szolgált.* Ebből fedeztük a balatonboglári üdülő folyamatos építését, a balatonkenesei gyermeküdülő, valamint a vonyarcvashegyi üdülő bővítését és korszerűsítését. Emellett üzemi üdülők és hétvégi pihenők kisebb javítását, közműfejlesztését, a belső berendezések korszerűsítését is elvégeztük.

Az üdülők fejlesztésére tervezett előirányzat teljesítése 171 százalékos. Ennek fedezetét a jóléti fejlesztésekre biztosított előirányzatok átcsoportosításával, valamint többlet előirányzat biztosításával teremtettük meg. *Az üzemeltetési kiadás a tervezettnek 147 százaléka.* A költségnövekedést az élelmiszer-nyersanyagnormák emelése, a működési és fenntartási költségek áreltérése és a központi szabályozás keretében történt intézkedések indokolták.

A szervezett üdültetésben részesíthetők száma a tervidőszak alatt mintegy 50 százalékkal bővült. Az üdültetés kiszélesítését lehetővé tette a saját fejlesztés, valamint a rendelkezésre bocsátott SZOT beutalók gondosabb kihelyezése, a gyermeküdültetési lehetőség szélesítése.

A tervidőszakban továbbra is elsőrendű társadalompolitikai és egyben vállalati feladat volt a lakásgazdálkodás hatékonyságának növelése, dolgozóink lakáshoz juttatása, mindenek előtt a saját erőből történő építés vállalati támogatása. *Lakásépítésre, támogatásra és lakáskorszerűsítésre 914 millió forintot irányoztunk elő, amelyből 5000 dolgozó lakásgondját terveztük megoldani.* Öt év alatt többször változtak, módosultak a lakásgazdálkodás irányelvei, szabályozói. A központi irányelveknek megfelelően a lakásellátásnál azokat a formákat helyeztük előtérbe, amelyeknél a dolgozók jelentős részt vállaltak abban, hogy igényeiknek megfelelő lakáshoz jussanak. Az V. ötéves tervi fejlesztési előirányzatot pénzügyi szempontból nem tudtuk teljesíteni. Mindezek ellenére az egyik fő célkitűzésünket csaknem kétszeresére teljesítettük. *Ezzel 9584 dolgozó részére nyújtottunk valamilyen formában támogatást lakásgondja megoldásához.*

Az V. ötéves tervidőszakban az egész vasúti hálózat területén 14 142 vállalati kezelésű lakással gazdálkodtunk. Ebből a tervidőszakban 514 új lakás épült. Szociálpolitikai terveinkben nem szerepelnek azok az összegek, amelyeket meglevő lakásállományunk karbantartásával, kezelésével kapcsolatos költségek fedezésére fordítunk. *Az így felhasznált összeg öt év alatt meghaladta a 200 millió forintot.*

Ösztönzés a sportolásra

A szociális szempontból rászoruló dolgozók támogatására évenként 10 millió forintot terveztünk. A jóléti alapból erre 55 milliót használtunk fel. Ebből 50 milliót a szakszervezeti szervek útján. A többi a sorkatonai szolgálatból leszereltek támogatását szolgálta.

A beszámolási időszak alatt közel 56 ezer dolgozó képzéséhez és továbbképzéséhez nyújtott a MÁV támogatást, és évenként közel 2000 vasutas részére folyósított ösztöndíjat. Az ösztöndíjasok 15 százaléka felsőfokú, 25 százaléka középfokú, további része pedig szakmunkásképző intézet tanulója.

A fejlesztési célkitűzéseinkben több művelődési ház és kultúrotthon bővítése és korszerűsítése is szerepelt. A felhasználás az előirányzott 71 százalékos teljesítésének felel meg. A Törekvés kultúrotthon rekonstrukciója a fenntartási keret terhére történik, amely a felhasználható fejlesztési alapot csökkentette. A jóléti alapra elszámolt üzemeltetési és fenntartási költség 100 százalékos.

A sportegyesületek létesítményeinek fejlesztésére és üzemeltetésére közel 300 millió forintot terveztünk. Ezen belül fejlesztésekre 112 milliót vettünk számításba. Az előirányzatot 25 százalékkal teljesítettük túl. *A sportegyesületek száma a beszámolási időszak alatt csökkent. Jelenleg 57 egyesület működik,* amelyből 10 sportszakmailag országosan kiemelt. További 11 létesítmény szempontjából kiemelt egyesület.

A tervidőszak során 4000-rel emelkedett az igazolt versenyzők száma. Ezzel a vasutas minőségi sport teljesítette az OTSH elvárását, az un. piramis-rendszer végrehajtását. A költségnövekedések részben ezzel is magyarázhatók, mivel ez fokozott terhet ró az egyesületekre. A versenysport szélesítésével párhuzamosan több olimpiai pontot, illetve több egyesületi pontot szereztek a vasutas versenyzőink, mint az előző időszakban. *A tervidőszak során mintegy 16 százalékkal emelkedett a tömegsportban résztvevők száma,* amely 38-40 ezer dolgozót jelent. Összességében megállapítható, hogy az ötéves terv során a szociális ellátás színvonala sokat fejlődött. Szervezettebbé és tervszerűbbé vált a dolgozókról való gondoskodás.

A személyszállítás kirakata

A Keleti pályaudvaron megnyílt a MÁV új információs központja

Május 29-én átadták rendeltetésének a MÁV új, sokoldalú tájékoztatásra alkalmas információs központját. A Keleti pályaudvar Kerepesi úti oldalán létesített munkahely korszerűsége, az ott végzett munka sokrétűsége átfogó és alapos munkaszervezéssel társult.

Nyolcan ülnek a kezelő helyek készülékeinél. A kép hasonlít *Puskás Tivadar telefonhírmondójához.* Ám ezen a korszerű berendezésen nemcsak hírek jutnak el az emberekhez, hanem a közlekedéssel kapcsolatos hírek is érkeznek ide.

A falon hatalmas tábla. Felső részén a *Keleti*, a *Nyugati*, a *Déli* és a *józsefvárosi* pályaudvar torzított helyszínrajza, vágányszámozással. Rovatok a különvonatokról, a belföldi és nemzetközi késett vonatokról, a vágányváltoztatásokról... és krétával írva a legfrissebb forgalmi helyzet az összes pesti nagyállomásról. Vidéki vonalak vonatpótló járatai, a hét végi balatoni többletvonatok felsorolása.

Itt, ebből a helyiségből adnak tanácsot az utazni szándékozók tízezreinek. Családok kérik útitervük összeállítását. *Olyan kirakata ez a személyszállításnak, amely kínálja a szolgáltatást.* Tudósít, felvilágosít mindenről. Ehhez a munkához a legkorszerűbb berendezés áll az információrok és az érdeklődők rendelkezésére.

A vasút létrehozta egységes tájékoztatási rendszerét, melylyel a vasútigazgatóságok is kapcsolódnak egymáshoz. Információháló feszül a vonalak vonatforgalma fölé. A vonatok közlekedéséről, a forgalmi akadályokról, az elterelt útirányú közlekedésről, a vonatok lemondásáról és forgalomba helyezéséről ők, a központi információ dolgozói adnak gyors és megbízható választ.

A nagykövet is közbenjárt

Nosztalgiavonatot a turistáknak

Tavaly nyáron, amikor a vác—balassagyarmati vonalon még gőzösök is jártak, egy nyugati turista csoport vezetője azt kérdezte az első hazai vasutunk végállomásán, hogy indul-e valamerre olyan személyvonat, amelyet gőzmozdony vontat? Természetesen, válaszolta az egyik vasutas. *A nosztalgiamámorban élő turisták nyomban jegyet váltottak és leplezetlen örömmel várták a pöfékelő lokomotív vontatta szerelvényt,* amely nemsokára be is futott az állomásra. A hatalmas 424-est talán annakidején, a párizsi kiállításon sem csodálták meg jobban, mint akkor.

A romantikára éhes nyugatiak izgatottan kapaszkodtak fel az egyik kocsiba. Amikor elindult a vonat, derékig kihajoltak az ablakon, mit sem törődve az arcukba csapódó füsttel és korommal. Balassagyarmatra érkezve aziránt érdeklődtek, hogyan utazhatnának még ugyancsak gőzös vontatta külön vonattal? *Végül a holland nagykövet* — mert az is köztük volt — *közbenjárására Gyarmaton összeállítottak egy régi kocsikból álló szerelvényt, amely később — személyenként 200 márkáért — Galgamácsáig vitte őket.* Ezt az eseményt a helybéli vasutasok még ma is emlegetik.

A gőzösök vontatta nosztalgia vonat egyáltalán nem magyar kezdeményezés. Angliában például — meglehetősen borsos tarifáért — rendszeresen közlekedtetik ezeket a járműveket.

A GYSEV vonalain is találkozhatunk ezekkel az úgynevezett „old time" vonatokkal. Az IBUSZ hirdetései között gyakran olvashatjuk a gulyás és a csikós partikat, mintha nekünk egyebünk sem lenne. Pedig egy nosztalgia vonat is népszerű idegenforgalmi program lehetne.

(séra)

Július 1-én lép életbe

Az 1981—85. évi MÁV kollektív szerződés

A Vasutasok Szakszervezetének elnöksége májusi ülésén fogadta el az 1981—1985. évekre szóló MÁV kollektív szerződést, amely 1981. július 1-én lép életbe és a MÁV Értesítőben teszik közzé.

Az új kollektív szerződést ezekben a napokban minden szolgálati hely, illetve valamennyi szakszervezeti bizalmi megkapja. A most kezdődő cikksorozatunkban részletes tájékoztatást adunk a kollektív szerződés rendeltetéséről, megalkotásának körülményeiről és azokról a javaslatokról, amelyek nem kerültek be az új kollektív szerződésbe.

A munkáltató és a munkavállaló között a munkaszerződés megkötésével munkaviszony jön létre. A munkaviszonyból eredő legalapvetőbb jogokat és kötelezettségeket *jogszabályok mindenekelőtt a Munka Törvénykönyve és a végrehajtásra kiadott miniszertanácsi rendelet (Mt. V.) továbbá a munkaügyi, valamint az ágazati miniszter rendeletei szabályozzák.*

A vállalat belső szabályzata

A jogszabályok alkotói azonban nem tudják figyelembe venni és szabályozni az egyes vállalatok egymástól eltérő, speciális körülményei miatt, a munkaviszonnyal kapcsolatos összes kérdést. *Éppen ezért van szükség egy olyan belső vállalati szabályzatra, amely a jogszabályok keretei között, a helyi viszonyok figyelembevételével szabályozza a munkáltatók és a dolgozók munkaviszonnyal kapcsolatos jogait, kötelezettségeit.* Ezt a célt szolgálja a kollektív szerződés, amely lényegét tekintve a munkaviszonyra vonatkozó jogszabályok vállalati szintű végrehajtása, utasítása.

Szabályainak kialakításánál érvényesülni kell a vállalati önállóságnak. A kollektív szerződés nem jogszabály, csak azon alapuló munkaügyi szabály. Ez azt jelenti, hogy az adott vállalaton belül a munkáltatóra és a dolgozóra nézve egyaránt kötelező erejű. Vita esetén a munkaügyi döntőbizottság, illetve a bíróság éppen úgy köteles figyelembe venni, mint a jogszabályt. Kötelező erejére garancia, hogy a szabályain alapuló jogerős határozat teljesítése bírósági végrehajtás útján is kikényszeríthető.

A kollektív szerződés szabálya nem lehet ellentétes a jogszabály rendelkezésével. Az ilyen szabályt érvénytelennek kell tekinteni. *(Például a Munka Törvénykönyve szerint a felmondási idő 15 naptól 6 hónapig terjedhet. A kollektív szerződés olyan rendelkezése tehát, amely 15 napnál rövidebb, vagy 6 hónapnál hosszabb felmondási időt ír elő, jogszabályba ütközik és ezért érvénytelen.)*

Vannak azonban olyan jogszabályi rendelkezések is, amelyek kifejezetten lehetővé teszik, hogy a kollektív szerződés — meghatározott körben — a jogszabálytól eltérő szabályozást tartalmazzon. *(Például a Munka Törvénykönyve szerint a heti pihenőnap a vasárnap, azonban a kollektív szerződés másként is rendelkezhet.)* Ha ez eltérő szabályozás lehetőségével a kollektív szerződésben nem élnek, akkor a jogszabályi rendelkezés a kötelező.

Azt is előírja a jogszabály, amikor vegyes kérdések rendezését a kollektív szerződés hatáskörébe utalja, hogy a szabályozás kötelező, vagy csak lehetséges. (Például a Munka Törvénykönyve kötelezően előírja, *hogy a túlmunka feltételeit és korlátait a kollektív szerződésben kell szabályozni.* Nem kötelező, csak lehetséges viszont a szabályozás például arra vonatkozóan, hogy a vállalat kiket kíván előnyben részesíteni az alkalmazásnál.)

Előtérbe kerül az emberi tényező

A vállalati gazdálkodás körülményeinek megszigorításával párhuzamosan nagymértékben megnőtt a szerepe a kollektív szerződésnek. A népgazdaság és a vasút anyagi lehetőségei ugyanis a VI. ötéves tervidőszak alatt nem teszik lehetővé a korábbihoz hasonló dinamikus technikai, műszaki fejlesztést. *Előtérbe kerül tehát az emberi tényező, a vasutasok hatékonyabb foglalkoztatása, a rendelkezésre álló termelőeszközök jobb kihasználása, az ésszerű anyag- és energiatakarékosság.* E körben pedig jelentékeny feladat hárul a kollektív szerződésre, hiszen a munkarendekre, munkaidő-beosztásra, a munkavégzésre, a bérpolitikára, az anyagi ösztönzésre, a munkafegyelemre, a dolgozók élet- és munkakörülményeire vonatkozó szabályok nagy mértékben és közvetlenül befolyásolhatják — segíthetik, vagy akadályozhatják — a munka minőségét, termelékenységét.

A MÁV-nál növeli a kollektív szerződés szerepét az, hogy a népgazdaságban előforduló, szinte mindenféle munkarend, munkaidő-beosztás és munkakör megtalálható. Ezenkívül a dolgozók nagy részének foglalkoztatására (utazó, forgalmi végrehajtó szolgálat) nem alkalmazhatók „egy az egyben" az ipari dolgozókra megállapított jogszabályok paragrafusai. Ezek a körülmények szükségessé teszik a pontos, egyedi szabályozást.

Az új kollektív szerződés összeállításánál arra kellett törekedni, hogy szabályai az eddiginél jobban segítsék a MÁV VI. ötéves gazdasági tervének színvonalas teljesítését, a hatékonyabb munkaerő-gazdálkodást, a munkateljesítményhez igazodó differenciált bérezést, a béren kívüli anyagi ösztönzés hatékonyságát, a munkafegyelem további szilárdítását, a dolgozókat megillető pihenőidők biztosítását, a túlmunka és a veszteségi idők csökkentését, a dolgozók élet- és munkakörülményeinek javítását.

Vezetők és dolgozók kollektív alkotása

A kollektív szerződés a gazdasági vezetők és a dolgozók kollektivájának közös alkotása. Létrehozása az üzemi demokrácia érvényesülésének egyik legkézenfekvőbb példája. Először a kollektív szerződés célkitűzéseit vitatták meg a dolgozók. E viták tapasztalataival és az elhangzott javaslatok alapján készült el a vitaanyag tervezete, amelyet több mint tízezer példányban küldtek ki a szolgálati helyekre. *Minden szakszervezeti bizalmicsoport közvetlenül tanulmányozhatta a tervezetet.*

A bizalmi testületi üléseket rendkívüli aktivitás jellemezte. *A hozzászólásokból érződött, hogy a vasutasok felelősséget éreznek a vasút munkájáért.* Az észrevételek többsége a hatékonyabb és fegyelmezettebb munkát sürgette. Ami az igényeket illeti, a reális lehetőségekhez igazodó mértéktartás volt a jellemző.

A MÁV Vezérigazgatóság és a vasutas-szakszervezet képviselőiből álló munkabizottságnak rendkívül hasznos segítséget jelentett az a több száz javaslat és észrevétel, amelyet a bizalmi testületek elé terjesztettek. *A kollektív szerződés létrehozásában tehát a vasutasok a gazdasági vezetőkkel egyenrangú, felelősségteljes partnereknek bizonyultak.*

Az új kollektív szerződés hatálya kiterjed a MÁV összes szolgálati helyére és valamennyi dolgozójára az egyes számú mellékletben felsorolt költségvetésből gazdálkodó szervek és dolgozóik kivételével.

(Folytatjuk)

Dr Halász György

Bányászok és vasutasok együttműködése

Alagútfelújítás betonlövő ágyúval

RÖVIDÍTENI AKARJÁK A MUNKÁLATOK HATÁRIDEJÉT

Tikkasztó nyári hőségben érkeztünk a Kopár csárdához, amely a 10-es számú főút mentén kedvenc autóspihenő. A csárda alatt húzódik az ország egyik legrégibb és leghosszabb vasúti alagútja. Most csak az országúton lehet megközelíteni, hiszen május 20. óta vágányzár van Pilisvörösvár és Esztergom között az alagút felújítása miatt. A különleges munkát a Dorogi Szénbánya Vállalat kutatási és bányaépítési üzeme vállalta. A határidő: november 30.

HA KÖSZÖRÜLT A GŐZÖS

A csárda előtt — amely éppen szünnapos. — idős ember áll, és nagyot húz a vizesüvegből. Érdeklődünk, hol lehet bejutni az alagútba. Kiderül, az öregember *Ispán István* nyugdíjas vasutas, Pilisvörösváron lakik. Sok helyen szolgált, tíz évig éppen ezen a vonalon volt mozdonyvezető. Így mesél a régi időkről:

— *Mielőtt beértünk az alagútba, jól meg kellett dobni a tüzet, hogy ott már ne legyen füst és gáz. Az őrháznál fütyültünk: ablakot felhúzni! Aki nem húzta fel, megnézhette magát. Nem volt könnyű átjutni. Ha elkezdett „köszörülni" a gőzös* — mert víz csöpögött a vágányra, s nem volt rajta elég homok —, *egy helyben forogtak a kerekek. Az alagútban mi leguggoltuk, hogy ne szívjunk annyi gázt. Sötét volt, semmit nem láttunk. Megyünk, Pista? — kérdeztem a fűtőt. Nem. Vissza kellett ereszkedni Vörösvárig, és újra gőzt gyűjteni, mert nagyon lejt a pálya Pest és Piliscsaba felé is.*

— Hány kocsit vittek?

— Személyből csak hatot. Teherből 13—14-et, rakottan. Most már dízelek járnak, de azok se bírnak többet.

— S nem ütöttek el senkit, amíg a gőzösben guggoltak?

— Nem. Állat oda nem megy be; embernek meg nem szabad. Csak hallomásból tudom, hogy egyszer egy nő kiesett vagy kilökték hancúrozás közben. Akkor még nyitott peronok voltak. Persze, meghalt, nincs ott hely, karnyújtásnyira az alagút fala.

OLASZ MÉRNÖKÖK TERVEZTÉK

Milyen is az alagút? Ezt már *Cseh János* ellenőrtől, *Berki János* forgalmi szolgálattevőtől és *Marlok Ferenc* csoportvezető aknásztól tudjuk: 779 méter hosszú, S alakot ír le, elipszis formájú, s a vörös tégla boltívek 96 évvel ezelőtt készültek olasz mérnökök közreműködésével. *Azóta a korom vastagon ráégett a falakra, a téglák egy része töredezett, s mindjobban csöpög be a víz.* Helyenként iszaptócsák állnak a sínek között. *Az alagút mindenképpen megérett a felújításra.*

A dorogiak új módszert találtak ki, és szabadalmaztattak. Tizenöt centiméter vastag vasbeton köpenyt helyeznek a csaknem százéves fal alá úgy, hogy a régi és az új szinte összeforr — szilárdan áll majd. Ezt az eljárást alkalmazták a múlt évben is az Aszód—Balassagyarmat vonalon, a becskei alagút felújításánál. A munka sikeres volt, a határidő előtt két héttel végeztek vele. *Bíznak benne, hogy most is így lesz.*

A munka menete: először megtisztítják a falat a koromtól — ezt az Országos Szakipari Vállalat emberei végzik —, 6—8 atmoszféra nyomással kvarchomokat fuvatnak a téklákra, így „mossák" le; aztán a bányászok kőzethorgonyokat építenek be. Hálószerűen, 60—80 centiméterenként 21 centi mély lyukat fúrnak a falba, abba erősítik az úgynevezett nyársat — betonacélt —, amelynek kiálló végére teszik majd a „palástrácsot", két rétegben. Ez lesz a vasbeton acélszerkezete. *Amint ezzel végeztek, egy ágyúhoz hasonló berendezésből, hat atmoszféra nyomással, gyorsan kötő, folyékony betont lőnek az alagút falazatára.*

A második ütemben felszedik a vágányokat — az előbbi munkát ugyanis különleges szerelvény segítségével végzik —, aztán az alagút talpán is 1,4 méter mélységig. *A régi alap helyett 60 centi vastag talpbeton lesz, amely alkalmassá teszi a pályát a későbbi villamosításra is.* Végül: a MÁV dolgozói elkészítik az új kőágyat, lefektetik a vágányokat. Ez utóbbi két-három hétig tart, így az év végére már ismét járhatnak itt a vonatok.

KÉSZENLÉTBEN A VASUTASOK

Ahhoz, hogy minden gyorsan, rendben menjen, szükség van a bányászok és a vasutasok hajszálpontos együttműködésére. Eddig nem is volt benne hiba. *Az alagútban megállás nélkül, három műszakban dolgoznak.* Ezért rendelték ki ide *Berki János* és *Lőrincz Dénes* forgalmi szolgálattevőket Rákosrendezőről, *Matisz Istvánt* Solymárról. Rajtuk kívül hat vonatvezető és hat mozdonyvezető váltja egymást. *Örökösen készenlétben állnak:* az alagút két végénél levő „anyagvonat" mozgását szabályozzák. Néha csak tíz-húsz centiméterrel kell odébb tolatniuk, hogy a vagonokra szerelt állványokról a bányászok elérjék a falazat, a mennyezet bármely részét, ahol fúrni kell, s a kőzethorgonyokat elhelyezni.

Ám a munka neheze még ezután következik. Kint, a holtvágányon már félig készen áll az a munkavonat, amely a betonozásra hivatott. Közepén az állványkocsi, kétoldalt a betonlövő gépsor, a vízestartály. Mindezt úgy kell mozgatnia majd a mozdonynak, ahogy a technológia megkívánja.

A bányászok és a vasutasok egyöntetű véleménye: a különleges feladatot sikerül megoldaniuk — talán határidő előtt.

P. J.

Síncsere gázálarcban

A Mátészalka és Zajta közötti, alig több mint 40 km-es szárnyvonal országhatár felőli részén még ma is az 1800-as években gyártott 8 méteres „i" rendszerű síneken közlekednek a vonatok. Az utóbbi időben *a mátészalkai pályafenntartási főnökség mindent megtesz annak érdekében, hogy a korszerűsítse a vonalat.* Most éppen Jánkmajtis és Kisszekeres között végzik a munkát a főnökség *Kölcsey Ferenc* aranykoszorús szocialista brigádjának a tagjai. Nem mindennapi körülmények között dolgoznak. A polgári védelmi oktatás során tanultakat a gyakorlatban is bemutatják. Két és fél óráig gázálarcban tevékenykedtek, úgy ahogy azt rendkívüli helyzetben tenni kellene.

Zsoldos Barnabás



Ötven esztendő (1.)

A Kapagyártól a MÁV gépjavító üzemig

Aki ismerős a távolbafutó sínek, a kattogó kerekek és dübörgő mozdonyok világában, annak nem cseng ismeretlenül ez a rövid szó: *kapagyár.* Nem ritkán ezt firkantják krétával egy-egy vagon oldalára, és nem volt még példa arra, hogy eltévedt volna a szállítmány.

Zugló és Angyalföld határán, a Rákospatak partján ötven éve így imerik öregek és fiatalok. Pedig *már 15 éve a MÁV Gépjavító Üzeme.* Mint ahogy a mostani neve sem fejezi ki pontosan azt a tevékenységet, amivel az üzem foglalkozik, úgy a kapagyár név is félrevezető. Sok öreg szaki állítja, hogy itt kapákat soha nem gyártottak, mások szerint viszont az itt fusiban készített kapákkal horoltak a ceglédberceli, meg az irsai szőlőkben.

Táskás emberek

Álmos hajnalokon táskás emberek gyalogolnak Rákosrendezőtől az üzem felé. A magas, szürke betonkerítés szigorú, zárt világot sejtet. *A kapun belépve meglepődik a látogató.* Egy oázisba érkezik a rideg acélsínek, zörgő bagikövek, elhanyagolt külvárosi házacskák közül. Nyáron susogó lombú fák, tarka virágágyak, tisztára söpört, síma aszfaltutak, fehérre meszelt szegélykövek látványa fogadja az embert. Csak a műhelyekből kiszűrődő tompa morajból lehet következtetni arra, hogy itt nagy munka folyik. Ha vissza lehetne forgatni az idő kerekét, bizony meglepődnénk mindazon, ami szemünk elé tárul. Még nyolc-tíz évvel ezelőtt is por, vagy sár, sivár, lomos udvar vigasztalan képe fogadta a látogatót. Visszafelélapozva az üzem történetében, szomorú, lehangoló eseményekhez érünk. *Bombatölcsérekről árulkodnak a régi, megsárgult fotók.* Láncosbombák ütötte hatalmas kráterek ásítanak a mai műhelyek helyén, elgörbült csövek, béna gépek hevernek a feltörő, mocskos talajvízben. A kráter szélén álló emberek arcán döbbenet és tanácstalanság.

Nehéz a dolga az üzem históriásának. A régi fényképekről ismeretlen arcok tekintenek ránk. Nem könnyű kideríteni, ki az az izmos fiatalember, aki csákányt szorongat a markában, másutt csinos ifjúmunkás lány veszi át a vándorzászlót.

A hőskor, a felszabadulás utáni időszak, bővelkedett hősi tettekben. Szétbombázott gépeket újjávarázsolni szinte étlen, szomjan, a semmiből üzemet létrehozni akkor természetes volt, ma nyugodtan nevezhetjük hősiességnek.

„Hitbizomány"

1931-ben a pályafenntartási telep 16 embernek adott kenyeret. 1945 végén már 350 ember dolgozott itt, ma pedig 450-en nevezhetik második otthonuknak a Gépjavító Üzemet. Nem túlzás az, ha második otthonnak mondjuk, hiszen generációk járnak ide, apáról fiúra száll a „hitbizomány", amit sokan ma is úgy hívnak: kapagyár.

De maradjunk még a felszabadulás időszakánál, hiszen ez idő alatt több említésre méltó, mély nyomot hagyó esemény történt az üzem életében, mint ezt megelőzően a fennállás óta eltelt 14 év alatt.

Két szőnyegbombázás söpörte el az épületek jó részét, de az emberek bejártak, mert az üzem élt és éltek azok is, akik új életre akarták kelteni. A bombazápor vasárnap zúdult az alvó gépekre, műhelyekre, de kisebb légitámadások hétköznap is voltak. Az óvóhelyre senki nem mert lemenni, elfeküdtek inkább a „vitaminban", ahogyan a szomszédos bulgárkertet nevezték, vagy behúzódtak a rákospatak hídja alá.

És egy napon megjelentek a rendező felől a vöröscsillagos tankok. Hét szovjet katona áldozta életét az üzem felszabadításáért vívott harcokban.

A nagybajszú vasutas portás hét sírt ásott egymás mellé a vén nyárfa alatt. A végtisztesség megadásánál nem volt virág, nem játszott gyászindulót a fuvószenekar, csak egy öreg, bütykösöklű vasutas állt lehajtott fejjel a sírok mellett, és távolabb folyt tavább a gigászi küzdelem. Ezer és ezer fegyverből ropogott a díszsortűz a hősökért és Budapest felszabadításáért.

De tegyünk vidámabb színt a palettára. Emlékezzünk harsány lobogású, felvirágozott május elsejékre. A kilencven tagú énekkar boldogabb jövőről énekel. Fényes szelek, sztahanovisták, fehér inges DISZ-es lányok, színjátszók, népitáncosok.

Ez nem mese

Az *„októberi vihar"* itt nem tudott kárt tenni. A korai keléstől, a bumlizástól fáradt az elme, ropognak az izületek. *Itt csak a munkának van becsülete és létjogosultsága.* A hőbörgőket megmosolyogták.

A történelem expresszvonata száguld tovább, maga mögött hagy jót és rosszat. Most mi vagyunk az utasok. Néhányan leszállnak és újak szállnak fel. Történeteket mesélünk, a fiatalok tátott szájjal hallgatják, néha legyintenek: *„mese habbal"*. Nem, ez nem mese. Ötven éves a kapagyár.

A vasúti váltóktól, a fűkapáktól eljutottunk az aláverőgépig, az univerzális darus járműig, az aljcserélőig. Mérnökök, technikusok hada töri a fejét új megoldásokon.

Harminc szocialista brigád törekszik valami szebbre, jobbra, készíti elő a következő ötven évet. Bízunk benne, hogy mi sem írunk hitványabb történelmet, mint elődeink.

Asztalos Lajos

(Folytatjuk)

Halálos ugrás Andreával

Beznoszka Lászlóné öt éve forgalmi szolgálattevő Szegeden. A magas, barna fiatalasszonyt pár hete megkülönböztetett tisztelet veszi körül. Ennek oka: a Minisztertanács május 20-án *Életmentő Emlékéremmel* tüntette ki. Az életmentés körülményeire *Beznoszka Lászlóné* így emlékezik:

— Kislányom születése utáni első szolgálatomban történt a megrázó esemény. Március 18-án délelőtt, az I. és II. számú vágányok között vártam a Hódmezővásárhely felől érkező 1617-es számú vonatot. Tőlem balra, a fedett peron alatt egy fiatalasszony várakozott, karján kisgyermekével. *Amikor a behaladó vonat pár lépésre volt tőlünk, az anya a gyermekkel a vonat elé ugrott.* A többi már a pillanat töredéke alatt játszódott le. Az ütéstől a kislány kiesett az anya karjából, de mindketten a vágányok között maradtak. *Hiába fékezett a mozdonyvezető, már késő volt. A Bb motor átment felettük.* Ezt látva azonnal cselekedtem. Benyúltam a kerekek közé és megragadva a gyermek kapucniját, a földön csúszva húztam előre a halálos veszedelem elől. Így másztunk pár métert, míg végre megállt a vonat. Ekkor a gyermeket kirántottam a motor alól, felkaptam és a bámészkodó tömegen átvergődve rohantam a forgalmi irodába. *Mire a mentő megérkezett, tisztába tettem és megitattam tejjel.* Az édesanyján sajnos, már nem lehetett segíteni . . .

— *Nem félt attól, hogy ön is áldozat lehet?*

— Ezen nem volt időm gondolkodni, mert gyorsan peregtek az események. Csak jóval később, délután, egy másik vonat fogadásánál lettem rosszul.

— *Látta azóta a kislányt?*

— Igen. A kórházban háromszor is meglátogattam. Amikor megláttam, összeszorult a szívem, s könny szökött a szemembe. Nekem is van két gyermekem: a fiam tizenkét éves, a kislányom pedig éppen annyi idős, mint a kis *Andrea*. Az eset után pár nappal, szintén szolgálat közben, találkoztam a kislány nagymamájával is, aki sírva mondott nekem köszönetet.

Az Életmentő Emlékérmet — *Sajtos Péter* vasútigazgató jelenlétében — *Szabó Sándor*, a Csongrád megyei tanács elnöke adta át.

Gellért József

Orvosok és úttörővasutasok



A *Budapesti MÁV Területi Egészségügyi Központ* szakszervezeti bizottsága és az *Alpári Gyula* KISZ-alapszervezet a Keleti pályaudvar kultúrtermében nagy sikerű gyermeknapot rendezett a patronált úttörővasutasok közreműködésével.

A KISZ-alapszervezetben dolgozó fiatal orvosok az úttörővasúton szolgálatot teljesítő gyerekek vasútalkalmassági vizsgálatát végzik. Az alkalmasnak minősített gyerekeknek lehetőségük nyílik arra, hogy az iskolai tanulmányok befejezése után, amennyiben a vasúti szolgálatot megszerették, a nagy vasútnál helyezkedjenek el.

A MÁV TEK dolgozói a budapesti igazgatóság területén különböző szolgálati helyeken dolgoznak. Ezért egy-egy ünnepség alkalmas arra is, hogy az orvosok és a gyerekek családias légkörben közelebb kerüljenek egymáshoz.

(Felvételünk a május 27-én tartott gyermeknapi ünnepségen készült.)

Szöveg: **Szitás Andrásné**
Fotó: **Esztervári Ervin**

Gyermeknap Répceszentgyörgyön

Gazdag, változatos programmal köszöntötte az úttörőszövetség fennállásának 35. évfordulóját, a KISZ X. kongresszusát és a nemzetközi gyermeknapot a Répceszentgyörgyi MÁV Nevelőotthon és a községi általános iskola úttörőcsapata.

A gyermeknap előtt egy héttel már megkezdődtek az ünnepi események. Május 25-én a kisdobosok és az úttörők részére tagfelvételi próbát tartottak. Szerdán az úttörőcsapat tanácsüléssel zárta a mozgalmi évet, és a rajok külön-külön is beszámoltak munkájukról. Csütörtökön tanítási szünnap volt az iskolákban. Ekkor csapatfoglalkozások keretében vetítették le azt a mozgófilmet, amely a nevelőotthon életét, munkáját mutatta be 1963-tól napjainkig. Az ünnep előtti napon 27 gyermek Körmendre utazott és ott részt vettek a Vas megyei nevelőotthonok hagyományos találkozóján.

Május 31-én, vasárnap délelőtt 10 órakor a község rendezvényterén *Fülöp Lajosné*, a szülői munkaközösség elnöke kisdobosokat és úttörőket avatott. Délután, az intézet udvarán levő, 376-os gőzmozdony utáni kéttengelyes vasúti kocsiban rendezett úttörőtörténeti kiállítást nyitotta meg *Varga Lívia* csapatvezető. A bemutató 1960-tól tartalmazta a nevelőotthoni és a községi általános iskola közös úttörőcsapatának emlékeit.

Délután a kispajtások különféle ügyességi játékokon vettek részt.

Hogyan tovább?

A miskolci vontatási főnökség gazdasági vezetői és szakszervezeti bizottsága május 15-én *újítási tanácskozást* rendeztek a főnökség műszaki- és újítóklubjában. A tanácskozáson részt vett *Hernádi István* vasútigazgató is.

Kovács József, a vontatási főnökség újítási bizottságának vezetője köszöntötte a megjelenteket, majd *Majorossy Rezső* vontatási főnök tartott beszámolót. Hangsúlyozta többek között, hogy az újítómozgalom egyre nagyobb műszaki alapismeretekkel rendelkező szakembereket, kollektívákat igényel. Az újítási kedv fellendülését bizonyítja, *hogy tavaly 232 javaslatot dolgoztak ki. Az elfogadott újítások száma 153 volt, amelynek értéke 4 135 503 forint.* Az újításokért, ötletekért összesen 359 ezer forintot fizettek ki.

Az elmúlt évben a XII. pártkongresszus tiszteletére hirdetett újítási versenyben a főnökség újító kollektívája az első helyen végzett.

A beszámolót vita követte, majd Hernádi István vasútigazgató átadta a jutalmakat az újítási versenyben élen járó dolgozóknak.

Sepsi Gyula

Mese felnőtteknek

Hol volt, hol nem volt, de általában sehol sem volt az az anyag, amire éppen szükség volt. Mesélték, hogy nagyon régen, amikor én még csak iciri-piciri mérnök voltam, más volt a helyzet. A telefonközpontokat szorgalmasan gondozó manók mindig elő tudták keríteni a szükséges anyagokat.

Aztán jöttek a rendeletek, amelyek szabályozták az anyagellátást. Jóindulatú, derék legények voltak ezek, csak kissé rövidlátók. Nem vették észre, hogy amit fáradságos munkával megtakarítanak, annak többszöröse a kár.

Ilyesmiket mondtak például: „az a jó, ha a szertár üres!" Persze úgy gondolták ezt, hogy akkor dolgoznak jól a manók, a törpék és az óriások, ha az anyag nem a szertárban áll (kihasználatlanul), hanem beépítik a hibásak helyére. A telefonközpontokban pedig a gonosz alkatrészek — főleg a dörzsöltebbek — állandóan koptak. Azt mondták erre a rendeletek: igényeljetek a szertártól! A jóságos szertár azonban jóindulatúan közölte, hogy hamarosan; fél éven vagy egy éven belül, illetve ki tudja mikor.

A központok szomorúan bólogattak, és megszületett az elhatározás: egészségük (no meg a telefonálók) érdekében alkatrészeket fognak tárolni. Merthogy mégsem állhatnak fél évig vagy egy évig, amíg megérkezik az anyag.

Megtudták azt is, hogy a helyzetet csak súlyosabbá teszi az a tény, hogy a gyár a jövőben már nem gyártja a nekik bizony nagyon fontos alkatrészeket. Így aztán minden egyes központ elkezdte begyűjteni a jelfogókat, lemezkerekeket, fékgumikat, fiberpapucsokat és egyebeket. Persze nem azért, hogy hazavigyék őket, hanem azért, hogy ezek segítségével biztosíthassák a távbeszélés lehetőségét.

Mondták azért ők, hogy gazdaságosabb lenne, ha a rendeletek megengednék a jóságos szertárnak az anyagok központosított tartalékolását, de a rendeletek közölték, hogy ezért van az első kiszerelési készlet. Aztán már meg sem hallották, hogy mit feleltek erre a központok. Szerencsére!

Annyi mindenesetre igaz, hogy az első kiszerelési készlet nem tette lehetővé (a megszabás szűk keretei miatt) minden szóba jöhető anyag tárolását.

Így éltek a központok és álmukban okos, megértő, távolra is látó rendeletekről ábrándoztak, s amikor felébredtek, szentül hitték, hogy álmuk egyszer megvalósul.

Aki nem hiszi, járjon utána!

(Bordás)

Polgári védelmi gyakorlaton

A Nyugati pályaudvar alegysége, első helyen végzett a VI. kerületben

A Magyar Vöröskereszt megalakulásának 100. évfordulója alkalmából a Magyar Vöröskereszt Országos Végrehajtó Bizottsága, a Polgári Védelem Országos Parancsnokságával közösen *Centenáriumi versenyt* hirdetett. A Nyugati pályaudvar polgári védelmi parancsnoksága elsőként csatlakozott a felhíváshoz. Egy egészségügyi alegységgel felkészült a versenyre. Az Anyagellátási Igazgatóság létszámában tartozó egészségügyi szakasz felkészítésében közreműködő *dr. Tóth Éva* üzemorvos, *Varga Zsigmond* törzsparancsnok, *Benedek Imréné* szervezési helyettes és *Nemes Mihályné* vöröskeresztes titkár vezetésével és az alegység 35 tagjával teljesítették a feladatot.

A május 27-én megtartott első fordulóban a VI. kerület csapatai között a Nyugati pályaudvar alegysége az első helyet szerezte meg.





(Felvételeink a centenáriumi egészségügyi verseny egy-egy mozzanatát örökítették meg.)





Pórul járt a három jómadár

Vasutas önkéntes rendőr leplezte le a betörőket

A három barát Bodajkon találkozott össze. *Csicsó János* és *Somogyi László* valamikor börtöntársak voltak. Somogyi az idén —, januárban — szabadult a börtönbüntetéséből. Garázdaságért és lopásért ítélték el egy évre, Csicsó János pedig betöréses lopásért került hűvösre. *Berger Vince* viszont ebben a betöréssorozatban lett Csicsó és Somogyi társa.

Az ötletet most a sorozatos betörésekhez Csicsó János adta a társaságnak. Mindenáron pénzt akartak szerezni, hogy kocsit vásároljanak. Tehát nem „filléres" betörésekre készültek, nagy összeget kerestek. Igaz kezdetben azt vallották, hogy Vonyarcvashegyre akartak eljutni, ahol Somogyi szüleinek nyaralója van és ott kellemesen eltölthetik a húsvétot.

A társaság április 17-én indult el Bodajkról a Balatonhoz és másnap reggel már mind a hárman a rendőrség fogdájában ültek. *Útjuk során érintették Székesfehérvárt, Veszprémet és Balatonalmádiban rájuk esteledett.*

Itt fogtak hozzá Csicsó ötletének megvalósításához. Először a ZÖLDÉRT boltjába törtek be. Azután behatoltak a balatonalmádi Rózsakert vendéglőbe, de nem hagyták ki az autóbuszpályaudvar presszóját sem. Ekkor már lendületben volt a társaság és következett a balatonalmádi nagyközségi tanács könyvtára, majd pedig a KIOSZ helyi kirendeltsége.

Az öt helyszínen alaposan felpakoltak, miközben ettek és főleg sokat ittak. Az egyikük fél liter puncsot felhajtott és bizony alaposan lerészegedett.

Hajnalra már nagyon elfáradtak. A vasútállomás mellett vacogva bújtak össze a hidegben *Várták a vonatot, hogy másutt folytassák a „pénzkeresést".*

Itt figyelt fel a társaságra *Hartmann József* főtanácsos, állomásfőnök, aki már tizenhatodik esztendeje önkéntes rendőr. Szólt *Csorba József* rendőr főtörzsőrmester, körzeti megbízottnak. Azután beindult a gépezet és a rendőrjárőr a vasutas önkéntes rendőr adatai alapján Csopaknál leszedte a vonatról a három tolvajt.

A három jómadár április 17-én este érkezett Balatonalmádiba. Hajnalban, fedezte fel a három betörőt az állomásfőnök és reggel már a fogdában voltak. Megkezdődhetett részletes elszámoltatásuk. *Nagy András* nyomozó által az éjszakai betöréssorozatról, de a korábbi betörésekről is.

Ugyanis nem a balatonalmádi sorozat volt az egyetlen, ami terhelte a háromtagú társaság lelkét. Győrben — korábban — vandál módon betörtek egy óvodába. Szőnyben vasműszaki, Táborfalván vegyesbolt kifosztása szerepelt bűnlajstromukon. Mint kiderült a korábbi hetekben hét betörést követtek el.

Csicsó János, Somogyi László és Berger Vince a nyomozás lezárása után bíróság előtt felel a betörésekért.

Gáldonyi Béla

NEMZETKÖZI ÉLET

A béke és a megértés jegyében

Magyar szakszervezeti delegációk látogatása Belgiumban, Angliában és az NSZK-ban

Május 3-a és 8-a között a belgiumi Houffalizeban rendezték a VI. Vasutas Nemzetközi Szakszervezeti Szemináriumot, amelyen szakszervezetünk képviseletében *Szemők Béla*, a központi vezetőség titkára vett részt.

A szemináriumon 27 ország, illetve szövetség képviseltette magát. A résztvevők megvitatták többek között a vasutak szerepét az általános közlekedéspolitikában, a gazdasági helyzet hatását a vasutakra és a szociálpolitikai intézkedéseket. *Megállapították, hogy ez a. szeminárium demonstráció volt a nacionalista és soviniszta törekvésekkel szemben*, bizonyíték arra, hogy az országok — mind keleten, mind nyugaton — eszmét tudnak egymással cserélni, ha a béke és a megértés szándéka vezérli őket. *Ebben nagy szerepük van a szakszervezeteknek.*

Az első napon szólalt fel *Szemők Béla* titkár, és fejtette ki véleményét az első napirendi pont írásbeli anyagának kiegészítéseként a vasutak szerepéről az általános közlekedéspolitikában.

A napirendi pontok megvitatása után a szerkesztő bizottság a kongresszus munkáját összefoglaló, értékelő memorandumot készített.

A kongresszus ideje alatt a magyar delegációnak módja volt kétoldalú megbeszéléseket is folytatni többek között a szír, az ausztrál, a francia, az olasz, a belga, az NDK-beli, a szovjet és a nyugatnémet delegációk tagjaival.

A szeminárium utolsó napján bejelentették, hogy a következő, VII. nemzetközi szemináriumot — a Csehszlovák Vasutas Szakszervezet meghívására — 1983-ban Prágában tartják. Az ezt előkészítő munkabizottsági ülésre 1982-ben az NSZK-ban kerül sor.

★

Az Angol Vasutas Szakszervezet (ASLEF) meghívására május 12-én Angliába utazott *Koszorús Ferenc*, a vasutas-szakszervezet főtitkára és *Tolnai Ildikó*, a központi vezetőség titkára. Az ötnapos látogatás célja az ASLEF közelgő kongresszusa fontosabb témáinak megismerése és tájékozódás, tapasztalatszerzés a szakszervezet munkamódszereiről, valamint az angol vasutasok élet- és munkakörülményeiről.

A vendéglátók gazdag programot szerveztek a magyar delegáció tagjainak. Megtekinthették többek között a yorki közlekedési múzeumot, a Derbyben levő vasúti kutatóintézetet, egy járműjavítót, valamint a Londoni Szállítási Vállalat által üzemeltetett automatizált metróvonal irányító központját.

A vendégek találkoztak az ASLEF végrehajtó bizottságának tagjaival, a munkáspárt nemzetközi osztálya vezetőjével, a brit nemzetközi szövetség képviselőivel és a brit vasutas-szakszervezet elnökével.

A vendéglátók szakszervezeti kongresszusuk előkészületeivel kapcsolatban elmondották, hogy a kongresszuson 26 ezer tag képviseletében 45 küldött vesz részt, és 215 napirendi pont tárgyalását tervezik.

A baráti hangulatú találkozókon szó volt az angol mozdonyvezetők munkakörülményeiről és szakszervezetünkkel való kapcsolat erősödéséről is.

★

Május 18. és 23. között az NSZK-vasutasok szakszervezetének (GdED) meghívására magyar vasutas ifjúsági delegáció tartózkodott az NSZK-ban. A héttagú delegáció vezetője *Dénes Sándor*, szakszervezetünk szervezési és káderosztályának vezetője volt.

A magyar küldöttség tanulmányozta többek között az információáramlást, a határozatok megismertetését, a szakmai képzést és az ifjúság helyzetét az NSZK-vasutaknál.

Küldöttségünk szeptemberre magyarországi látogatásra hívta a GdED ifjúsági delegációját.

Befejeződött a béke és barátsági hónap

Nagygyűlés a Keleti pályaudvaron



A nagygyűlés résztvevői a beszédet hallgatják
(Óvári Árpád felvétele)

(Folytatás az 1. oldalról.)

nyek azonban nem váltak valóra.

— Az Egyesült Államok és a NATO politikája, amely veszélybe sodorta az európai enyhülés vívmányait, számos nyugati országban is a közvélemény tiltakozását váltotta ki, a békemozgalom megélénküléséhez vezetett — mondotta. — Új szervezetek alakulnak és sokasodnak a korábbiaknál nagyobb tömegeket aktivizáló békemegmozdulások. Ezeket az akciókat támogatásáról biztosította a Stockholmban most befejeződött nemzetközi tanácskozás is, amelyet a Béke-világtanács és a svéd békeszervezetek hívtak össze az enyhülés eredményeinek védelmében, az európai leszerelés érdekében. *A rakétatelepítési tervek megakadályozásáért kontinensünkön kibontakozott küzdelem összhangban van a Béke-világtanács törekvéseivel*, amely a nemzetközi közvélemény mozgósításával kívánja elősegíteni a háborús veszély elhárítását.

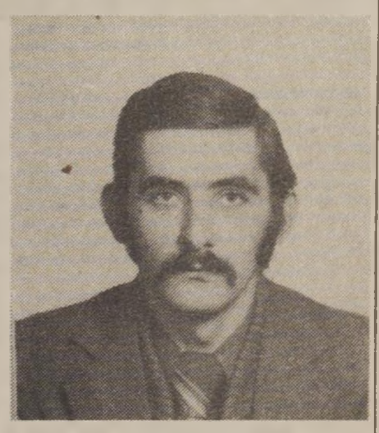
— A béke- és barátsági hónap rendezvényei hozzájárultak a népek közötti barátság eszméinek elmélyítéséhez — hangoztatta Sebestyén Nándorné. — Így az eseménysorozat programját gazdagították a magyar—szovjet barátság erősítését szolgáló s a szocialista országok életét, kultúráját megismeretető rendezvények.

A nagygyűlésen felszólalt *Rihszihodzsa Zsabarhadzsajev*, az MSZBT vendégeként hazánkban tartózkodó szovjet küldöttség vezetője, aki kiemelte a két ország baráti társaságainak szerepét, egymás sikereinek, mindennapi munkájának jobb megismerésében, a személyes, közvetlen kapcsolatok erősítésében. *Duang Hong Hien*, a békehónap alkalmából érkezett vietnami delegáció vezetője pedig országa békemozgalmának üdvözletét tolmácsolta a résztvevőknek.

Sebestyén Nándorné a nagygyűlés végén nyújtotta át a MÁV Budapesti Igazgatósága MSZBT-tagcsoportjának az Országos Béketanács emlékplakettjét.

Beszélgetés egy csésze kávé mellett

Munkáról, fiatalokról, közéletről



Pataki Frigyes vonatfékező, ötgyermekes családból származik. Az édesapja a tsz-ben mezőgazdasági munkásként dolgozik. Napsütötte kreolarcszínével és kunfajta fekete bajuszával a koránál jóval idősebbnek látszik, pedig még csak 22 éves. Az Utasellátó éttermében egy csésze kávé mellett beszélgetünk.

— Amikor nyolcadikos voltam, az egykori jászberényi állomásfőnök azzal jött be az iskolánkba, hogy a vasútnál van felvétel. Aki akar az jelentkezhet — mondja. — Az osztályból többen is hallgattunk rá. *1974 őszén kiskorúként vettek fel Jászberénybe és darabszámláló bárcázóként alkalmaztak.* Két évig szolgáltam ebben a munkakörben, majd áthelyeztek Hatvan állomásra, ahol kezdetben egyszerű munkákat bíztak rám. Többnyire olajos hordókat kellett kivinnem az őrhelyekre, a szertárakhoz jártam anyagot felvételezni. Mindezt egy idő után kezdtem unni. Úgy gondoltam, ha nem innen akarok nyugdíjba menni, tanulnom kell. Először a vonatvezetőibe kezdtem, kézhez kaptam az F. 1-es, az F. 3-as utasítást. *Sikerült a vizsgám.* Nem dicsekvésből mondom, de olyan is volt, akit ismétlésre javasoltak. *Egyenruhát vételeztem, aztán mehettem utazni.* A vasútnál nincs ünnepnap, ha szólít a kötelesség, menni kell, de megéri.

— *Úgy hallottam, hogy KISZ-tag?*

— A Radnóti Miklós I-es alapszervezethez tartozom. Az űrhajós-vetélkedőn másodikok lettünk. Tavaly vezetőségi tagnak választottak, a sportfelelősi funkciót töltöm be. Műsorokat szervezünk: asztalitenisz- és szellemi vetélkedőket rendezünk. Tagja vagyok az MHSZ *Hámán Kató* lövészklubjának és nekem is részem volt abban, hogy a tavaly meghirdetett lövészversenyen első helyezést értünk el.

Pataki Frigyes az elmúlt évben kapta meg a Kiváló Ifjúgárda jelvényt. Önkéntes rendőr.

— *Mi a hobbija?*

— A MÁV-fiókkönyvtár tagja vagyok, szeretek olvasni. Elsősorban a II. világháborús történetek érdekelnek! Az én korosztályom már csak könyvekből ismerheti az akkori eseményeket, és tanulhat belőle; *hogy többé ne legyen háború!* Sajnos ez a kérdés napjainkban újra időszerű.

Pataki Frigyest alapszervezete — eddigi kimagasló munkája alapján az idén párttagnak javasolta.

Kovács László

Gratulálunk

Május 29-én a bulgáriai *Gabrovoban* rendezték meg a nemzetközi humor és szatíra fesztivált, melyen képzőművészeti alkotásokkal lehetett részt venni.

A fesztivál zsűrije a magyar pályázók alkotásai közül kettőt részesített díjazásban Az egyik díjazott, a Charles Chaplint ábrázoló kisplasztika, alkotója *Kirchmayer Károly*, a vasutas-szakszervezet budapesti képzőművészeti körének vezetője. *Gratulálunk!*

— Előadás. A Tapolcai Batsányi János Művelődési Ház nyugdíjas klubjának tagjai részére előadást tartott Igaz Józsefné, a Hazafias Népfront tapolcai városi bizottságának titkára a népfront szerepéről, és legutóbbi kongresszus határozatairól.

FAZEKAS LAJOS

Oly messze vagy

Olyan messze vagy, ismeretlen csillag,
hódító fényed mért hív engemet?
Szállanék, de nem ad vágyaimnak
se ég, se föld segítő, friss szelet.

Oly messze vagy a végtelenségben,
sugár-úton is száz évmilliárd
kellene, hogy szűz köröd elérjem
oly messze vagy, hogy nincs is ott világ:

Ideköt engem munka, szerelem,
— Kopognak az út macskakövei.
S immár a hajnal hódít a hegyen,
koronáját a csúcsra fölteszi.

A Magyar Államvasúti Alkalmazottak Első Biztosító és Segélyegyesülete

június 28-án, vasárnap délelőtt 11 órakor
Budapesten, a Keleti pályaudvar kultúrtermében tartja

104. közgyűlését,

melyre a választmány
szeretettel meghívja az egyesület tagjait.
A kultúrterem a pályaudvar indulási oldalán található.

Az éjszaka vége

A szemben levő fatelepen énekelt a lány. Hallani alig lehetett, de valószínűleg ő is a reggelnek örült. Még egy fél óra, és letelik. Neki az ügyelet, nekik pedig az éjszakai szolgálat. A lány is, akár csak ő, nem régen került ide dolgozni. Az öreg — Szabó bácsi — a fél életét itt húzta le a váltók mellett. Jól kijöttek egymással, annak ellenére, hogy a fiú csak néhány nappal korábban került ide vezetőváltóőrnek. Jó gyerek volt, értette a vasutat. Megcsörrent a telefon:

— Fiúk, még egy utolsót a záróra előtt. A 9570-es számú tehervonat a hetedikre jár. Csináljatok bejáratot — mondta a szolgálattevő a vonal túlsó végén.

— Szabó bácsi — állt fel az asztaltól a fiú —, tessék csinálni bejáratot a hétre. Vagy inkább majd én kiszaladok, mert már itt csühög a jelzőnél és ha megfogjuk, az isten se mozdítja meg onnan azzal a túlsúllyal.

— Csak ne szaladgálj! Azért mert itt a nyugdíj a nyakamon, még nem macskás a lábam öcsém. Maradj csak a telefonnál, én vagyok a beosztott — nézett a fiúra némi sértődöttséggel a hangjában. — Állítok neki, aztán majd intek és adhatod a szabadot, oszt' ha bejön, állítok a kettőről a személynek.

— Ha nem hozza be a kulcsot, hogyan egyeztetünk? — nézett rá a srác.

— Gyerek — mordult az öreg —, te még csak rózsaszínű álom voltál apád gondolatában, amikor én már tegeződtem a váltókkal. És egyébként is, már itt szuszog a jelző előtt, akkor tényleg megfogjuk. Szóval, ha intek, adhatod a szabadot, értve?

— De... — próbálkozott, ám az öreg már kifelé baktatott a sínek mellett.

Kiállt az őrhely elé, figyelt a jelre. A talán háromszáz méterre levő váltó mellett az öreg meglóbálta a kezét. A fiú beszaladt a telefonhoz:

— A 9570-es számú vonatnak a hetedikre szabad a bejárat. A váltók... — és sorolta a falon egyeztető táblázatból a kulcsok számát, mintha azok valóban a kezében lettek volna. Aztán jelzőt állított és kiment az őrhely elé szabályosan, ahogy azt az utasítás előírta.

— Én már át is öltöztem, megvárlak — integetett át a lány a sínek túlsó oldaláról.

— Az ott a mai éjszaka vége — intett a váltókhoz közeledő vonat felé —, amott pedig már a váltás is jön.

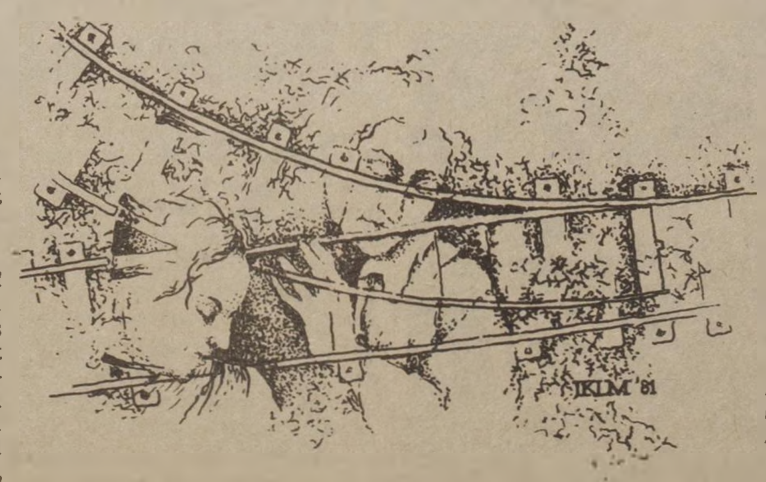
Valami nótát fütyürészett, amikor az első csattanás hallatszott. Aztán a második, majd a harmadik és a szerelvény csikorogva állt keresztbe a váltókon. Elsötétült a reggel!

— Mi a szentség ez, ráengedsz a foglaltra? — hörögte a mozdonyvezető, miközben a tehervonat a hetedik helyett a második vágány felé kanyarodott és vágta fel mind a három váltót.

— A börtönben akarsz megrohadni, te idióta — ugrott le a gépről a vonatvezető —, azért van, mert ilyen tacskókat raknak vezetőváltóőrnek — dühöngött.

— Az öreg futva érkezett, kezében szorongatta a kulcsokat. Kétezer tonnás vonat „feküdt keresztbe" a váltókon.

A fiú csak nézett maga elé üres tekintettel: — ...22-es egyenes, harminchatos kitérő...



Lévai Jenő rajza

Látó János

MÁV-modellezők dobogós helyezései

Jól szerepeltek a budapesti MÁV Modellező Klub versenyzői az év első felében rendezett versenyeken.

A budapesti területi verseny I. és II. fordulójában, február 6-án és március 1-én felnőtt kategóriában 1. *Bánfai György*, 2. *Kóta Péter*, 3. *Soós Vince*.

A szabadonrepülő modellek Budapest Bajnoka ifjúsági kategóriában *ifj. Kovarik László*, harmadik helyezett pedig *Kerekes Péter*.

A körrepülő modellek Budapest Bajnokságát Budaőrsön, május 9-én rendezték. Ezen harmadik helyet szerezte *Weinwurm Géza*.

A rádióirányítású modellek Budapest Bajnokságán Gödöllőn műrepülő kategóriában 1. *Stefel Győző*, 2. *Simon István*. Vitorlázó kategóriában 2. *Kóta Péter*.

A vasutas versenyzők összesen 12 dobogós helyezést értek el a versenyeken.

Úszásoktatás gyerekeknek

A Szolnoki MTE a korábbi évekhez hasonlóan uszodájában, úszómesterének közreműködésével, az idén is lehetőséget biztosít az általános iskolai tanulók és óvodások úszás oktatására. Ezen kívül lehetőség van egyéni jelentkezők részvételére is. Az idén több mint másfélszáz szolnoki és környékbeli fiatal igyekszik elsajátítani az úszás tudományát. Május utolsó hetében újabb 250 tanuló és óvodás részére kezdődött meg az oktatás.

Ifjúsági lövészverseny

Május 24-én a MÁV magykanizsai TE lőterén a KÖGÁZ műszaki klubja az ifjúsági klubok részére lövészversenyt rendezett. A vasúti ifjúsági klub 3 tagú csapata az összetett versenyben 15 csapat közül a harmadik helyet szerezte meg.

DIPLOMASZERZÉS ELŐTT

Horkai lemondta a válogatottságot

A hír rövid, ám annál meglepőbb: a vízilabda-válogatott két erőssége, *Faragó Tamás* (Vasas) és *Horkai György* (BVSC) írásban bejelentette — lemond a kerettagságról.

A két sportoló közül bennünket elsősorban Horkai elhatározása érdekel, hiszen hosszú esztendők óta ő a legeredményesebb vasutas-vízilabdázó, s erőssége a válogatott csapatnak is. Horkai indoka ismert, megírták a napilapok is: *diplomaszerzés előtt áll, s a tanulást nem tudja összeegyeztetni a magasszintű sportolással.*

Vajon mi a véleménye minderről a klubnak, a Magyar Úszó Szövetségnek, s a testület vízilabda-szakosztálya elnökének?

Bánhidi László, a BVSC szakmai elnökhelyettese:

— Amikor Horkai bejelentette elhatározását, természetesen megpróbáltuk lebeszélni róla. Elsősorban azzal érveltünk, hogy a magyar vízilabdasport az utóbbi időszakban nehéz helyzetbe került, szükség van a kiemelkedő képességű, tudású játékosra. *Meg kell azonban vallani, hogy Horkai érvei is igen nyomósak. Nyolcadik esztendeje egyfolytában tagja a válogatott keretnek, szinte minden percét a vízilabdázásnak szenteli.* Életében most egy másik, nagy esemény történik, hamarosan jogi doktorátust szerez, s a vizsgákat bizony nem lehet félvállról venni.

Természetesen nem véglegesen mondta le a válogatottságot, csupán fél esztendő pihenőt kért, mert mint mondta, fáradtsága nem fizikai, hanem idegi eredetű. *A BVSC-nek ezalatt a fél év alatt is rendelkezésére áll*... Bár elhatározása érthető, hiányát a válogatott mindenképpen megérzi majd.

— Meglepett Horkai György bejelentése. Személyében a válogatott csapat az egyik legbiztosabb emberéről kénytelen lemondani. Természetesen megpróbáltuk lebeszélni elhatározásáról (akárcsak Faragót), de hajthatatlan maradt, nem tudtuk meggyőzni. Horkai hiányát ezekben a nehéz időkben különösen megérzi a válogatott csapat.

Dr. Bodnár András, az úszószövetség vízilabda szakbizottságának elnöke, olimpiai bajnok:

— *Mindkét játékos elhatározását elhamarkodottnak ítélem.* Természetesen tisztában vagyok azzal, hogy az ember életében nemcsak a sport létezik, helyt kell állni más területen is. Véleményen szerint azonban még a legnehezebb vizsgát is össze lehet egyeztetni a vízilabdázással. Azt mondhatom, hogy az ember nemcsak a vizsga hátrányait érzi, hanem az előnyeit is. Hiszen a tanulás egyszersmind fölold, átformál, önbizalmat ad... *Nem egy példát sorolhatnék, amikor válogatott vízilabdázó sikerrel teljesítette a legnehezebb vizsgáját is. Én is így szereztem diplomát*... Sajnálom, hogy mindkét játékos hajthatatlan, hiszen a magyar vízilabdázásnak ma különösen szüksége lenne kiemelkedő tudású sportolókra...

Horkaiék elhatározásával nemcsak a sportágat éri veszteség — a jó játékot, a szép gólokat kedvelő közönséget is...

P. Gy.

Győri kerekesek

Szorgalmasan gyűjtögetik a pontokat

A Győri MÁV-DAC kerékpáros szakosztálya évek óta szorgalmasan gyűjti a bajnoki érmeket, a pontokat érő helyezéseket. Ma már nemcsak Győrben, hanem országosan is jegyzik őket.

A korábbi években a csapat mindenese, edzője, szerelője, szakosztályvezetője egyszemélyben *Kiss György* volt. Ma *Szemethi Dezső*, az elmúlt évek jeles versenyzője tölti be az edzői tisztet. Mint válogatott a békeversenyen öt alkalommal vett részt. 1978 tavaszán egy edzésen bukott és többhetes kényszerpihenőre szorult. Ennek ellenére a legsikerültebb versenyzői éve volt, mert országos bajnokságot nyert, s részt vett a Párizsban megrendezett Vasutas Európabajnokságon, majd szerepelt a kölni világbajnokságon.

A hétszeres magyar bajnok tavaly lemondott a válogatottságról, s a MÁV-DAC főállású edzője lett. A hazai versenyeken azért még nyeregbe száll a fiúkkal. Elvégre még csak 31 éves.

Az idei év nehezen indult, de lassan lendületbe jön a csapat. Áprilisban a *Simon emlékversenyen* hetedik, a *Csepel-kupa* nemzetközi versenyen ötödik volt és 26-án egyesületük megnyerte a *Moson-kupát*.

A csapat tagjai a győri MÁV-karbantartó műhelyben dolgoznak, *Császár Károly* művezető, szakosztályvezető és az állomás szb gazdasági vezetőjének irányításával. A szakosztály létszáma 30, ebből négy felnőtt, elsőosztályú, két junior, a többi ifjúsági és serdülő, köztük hatan aranyjelvényes eredménnyel büszkélkedhetnek.

A legjobban szereplő hármas: *Szemethi Dezső, Veszprémi Dezső* és *Juhász József*. Legutóbb május 2-án a dunántúli bajnokságon első helyezést értek el. A Mosonkupán az ifjúságiak között *Kövecses Tamás* aranyjelvényes sportoló első lett. Ugyanott a felnőttek versenyét *Juhász József*, junior válogatott, aranyjelvényes kerekes nyerte.

Kiss József

A VÖRÖSKERESZT CENTENÁRIUMÁN

Vasutas aktivisták kitüntetése a VIII. kerületi szervezet ünnepségén

A fővárosunk egyik legeredményesebben működő VIII. kerületi vöröskereszt szervezete május 20-án, a Keleti pályaudvar kultúrtermében tartotta centenáriumi ülését. Az ünnepi összejövetelen megjelent *Gál János*, az MSZMP VIII. kerületi bizottságának első titkára is.

Az ünnepséget *dr. Polonkai Albertné*, a VIII. kerületi vöröskereszt szervezetének elnöke nyitotta meg, majd *dr. Csikász Éva*, a budapesti vöröskereszt szervezet titkára emelkedett szólásra. Megemlékezett a ma már nélkülözhetetlen szervezet egy évszázados múltjáról, tevékenységéről.

A józsefvárosi üzemeiben, intézményeiben működő szervezetek elsősorban az önkéntes véradást tűzték célul, főként azért, mert ebben a kerületben működik a *Heim Pál Gyermekkórház*, és a műtétekhez sok vér kell. 1980-ban 3000 liter vérrel segítették az egészségügyi intézményeket. Ehhez a mennyiséghez *a Keleti csomópont dolgozói 146 literrel járultak hozzá. A budapesti vasútigazgatóság és Józsefváros állomás vasutasait is a legjobb véradók között tartják számon.*

Az ünnepi beszéd után mintegy hatvan kiválóan dolgozó vöröskeresztes aktivistát tüntettek ki. A vöröskeresztes munkáért ezüst fokozatú emlékérmet kapott *dr. Pongó Sára*, a Keleti csomópont üzemorvosa, *Rejtő Rezsőné* vontatási számadó, ennek a kitüntetésnek a bronz fokozatát kapta. *Koller Jenőné* Vöröskereszt alapszervezeti titkárt és *Kónya Jánost*, a Keleti csomópont Vöröskereszt szervezetének titkárát emlékplakettel tüntették ki.

(S)

KRESZ-park gyerekeknek

A közeljövőben ünnepli 25 éves megalakulását a vámosgyörki általános iskola Ságvári Endre úttörőcsapata. A helyi vasútállomás Béke és Jedlik Ányos szocialista brigádjának tagjai az intézmény udvarán létesült KRESZ-parkban egy valósághű vasúti átjárót készítettek társadalmi munkában. (Képünkön a gyerekek a vasúti átjárón való közlekedés szabályait tanulják.)



(Szabó Sándor felvétele)

HÍREK

— **Kakaópartl.** Az Utasellátó Vállalat pécsi igazgatósága és az üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága közösen rendezett gyermeknapot az állomás kultúrvártermében. A kétórás műsorban Unger Pálma és N. Szabó Sándor, a Pécsi Nemzeti Színház fiatal művészei is felléptek. A műsor után a gyerekeket kakaóval és süteménnyel vendégelték meg.

— **Tájékoztató a brigádklubban.** A Ferencvárosi Vasutas Dolgozók Művelődési Háza szocialista brigádklubjának vendége volt a közelmúltban Sebestyén Nándorné, az Országos Béketanács elnöke, aki tájékoztatta a hallgatókat a Béke Világtanács havannai ülésén született állásfoglalásokról, a világ népeinek összefogásáról a békéért. Ezután az előadó aktuális külpolitikai kérdésekre válaszolt.

Tallinni jutalomút a bajnokcsapatnak

A Szolnoki MÁV—MTE NB II-es női kosárlabdacsapata a „Keleti csoportban" megnyerte a bajnoki címet. Ezzel jogot szereztek az NB I-be való szereplésre. A kosárlabda-szakosztályt *Malatinszky György* vezeti. *Tapodi László* vezetőedző tavaly augusztusban vette át a csapat szakmai irányítását.

A bajnokságot nyert kosárlabdacsapat a Szolnok megyei Testnevelési és Sporthivatal jutalmaként *hat napra Tallinnba utazhatott.*

— **Kirándulás.** A Nagykanizsai Kodály Zoltán Művelődési Ház nyugdíjasklubjának tagjai részére egynapos buszkirándulást szerveztek. A nyugdíjasok megtekintették a balatonszentgyörgyi Csillagvárat és ellátogattak Keszthelyre is, ahol megismerkedtek a Festetics kastély nevezetességeivel.

Közlemény

A MÁV Tisztképző Intézet forgalmi és kereskedelmi tagozatán 1950/51-ben végzett hallgatók szeptember 19—20-án, Balatonfenyvesen tartják 30. évi találkozójukat.

A találkozón való részvételre 1981. június 30-ig lehet jelentkezni az alábbi telefonszámokon: dr. D. Szabó Sándor, MÁV Vezérigazgatóság, 36-80; Auer János, MÁV Vezérigazgatóság, 31-69, Kovács József, miskolci vasútigazgatóság, 17-10; Szabó Gyula, debreceni vasútigazgatóság, 13-26; Bús Ferenc, szegedi vasútigazgatóság, 13-51; Veres Ágnes (Kertészné), pécsi vasútigazgatóság, 13-83; Szarka Ferenc, szombathelyi vasútigazgatóság, 41-33; dr. Erdélyiné (Antal Irma) budapesti vasútigazgatóság, 10-01; Tuba Józsefné (Nagy Cecília), budapesti vasútigazgatóság, 15-54; dr. Horváth István, GYSEV, 72-01; Tóthné dr. (Bánrévi Eszter), MÁV Nyugdíj Hivatal, 31-74; Ábrahám József, BKV HÉV, 12-85.

— **Taggyűlés.** A dombóvári vasúti csomópont szakszervezeti bizottságának nyugdíjas csoportja a közelmúltban taggyűlést tartott, amelyen Kővári László elnökhelyettes számolt be az elmúlt évben végzett munkáról. Márfai Ottó üzemfőnök-helyettes pedig a gazdasági eredményekről tájékoztatta a résztvevőket.

— **Kézimunka-kiállítás.** A Nagykanizsai Kodály Zoltán Művelődési Ház népi hímzőszakkörének tagjai kiállítást rendeztek az állomás kultúrvártermében. A vasutas asszonyok és lányok igényes alkotásait, hímzéseit egy hétig tekinthették meg az érdeklődők.

— **Jutalomműsor.** „Bokrétát kötöttem" címmel május 21-én Szegeden, a MÁV Nevelőotthon dísztermében népdalestet rendeztek az élenjáró szocialista brigádok részére. A műsorban közreműködött Faragó Laura és Lukácsy Huba énekes, valamint Halkovics János citeraművész.

— **Centenáriumi gyűlés.** A pécsi üzemfőnökség vöröskeresztes szervezete, a Magyar Vöröskereszt megalakulásának 100. évfordulója tiszteletére ünnepi gyűlést rendezett, amelyen dr. Sulyok Tibor üzemorvos, az alapszervezet elnöke mondott beszédet. Az ünnepségen a vöröskeresztes aktivistákat és a többszörös véradókat megjutalmazták.

— **HALÁLOZÁS. Hatvanhárom éves korában május 31-én elhunyt Fodor István, a budapesti igazgatóság kereskedelmi osztályának egykori dolgozója. Hamvasztás utáni búcsúztatása június 23-án, fél 12-kor lesz a rákoskeresztúri új köztemetőben.**

Lakáscsere

Elcserélném Bpest, XV. ker. MÁV-telepi egy plusz két félszobás, III. emeleti, összkomfortos bérlakást nagyobb tanácsi komfortosra. Esetleg egy zuglói egyszobás, földszintes öröklakást is adhatok. Cím: Budapest, XV. Rákos u. 106. Perjámosi Sándorné, vagy 833—817 Moldvai Ferencné.

Elcserélnék két egymástól különálló lakást: egy Budapesttől 30 km-re levő két szoba félkomfortos, I. emeleti, kertest, valamint egy Budapesttől 20 km-re levő egy szoba komfortos szolgálatit, egy három, esetleg két szoba összkomfortos, kertes, földszintes lakásra Budapesten vagy környékén. Érdeklődni: 8—15 óra között: 66—56; 66—57; 136—886 telefonszámon.

Elcserélném budapesti, két szoba összkomfortos (külön bejáratú szobák), gázfűtéses lakást szegedi, vagy közvetlen környékén levő lakásra, esetleg kisebb családi házra. Minden megoldás érdekel. Cím: Budapest, VIII. ker. Kerepesi út 2. sz. Keleti pályaudvar, Szalay Mihály.

Elcserélném Budapest, VIII. ker. Festetics utca 4. I. emeleti utcai, 92 négyzetméteres, két, plusz személyzeti szobás, két bejáratú, lépcsőházi és függőfolyosói, komfortos MÁV-bérlakást, Nagy-Budapesten egy másfél szobásra, vagy kertes családi házra. Érdeklődni lehet munkaidőben a 49—71/153 melléken. A 839—152-es városi telefonszámon bármikor.

Elcserélném budapesti, egy szoba, konyha, kamra, alacsony bérű, fürdési lehetőség van, gázfűtéses tanácsi lakásomat Dunakeszin levő hasonlóra. Lehet MÁV-bérlakás is. Cím: Csákiné, Budapest 1062. Székely Bertalan u. 3. III. 47.

Elcserélném Pusztaszabolcs központjában levő, két szoba, fürdőszobás, II. emeleti lakásomat hasonlóra bárhová, budapesti kisebb is érdekel. Érdeklődni lehet esténként a budapesti 177—927 telefonszámon.

Elcserélném Budapest, Baross téren levő, két szoba, összkomfortos MÁV-bérlakásomat egy szoba, összkomfortos vagy garzon tanácsi lakásra, szolgálati lakásra jogosító munkakörben foglalkoztatott vasutas dolgozóval. Vagy: fenti MÁV-bérlakást és plusz két szoba összkomfortos öröklakást négyszobás, összkomfortos tanácsira cserélnénk Budapest területén. Érdeklődni lehet délután 17 órától a 487—003 telefonszámon.

Elcserélném győri, másfél szobás, 43 négyzetméteres tanácsi lakásomat hasonló, vagy kétszobás, budapesti tanácsi, vagy MÁV-bérlakásra. Cím: 9025 Győr, V. ker. Engels tér 20. III. 3. Bonnyai Gábor.

Elcserélném kétszobás, komfortos, 96 négyzetméteres, gázfűtéses lakásomat budapesti 3—4 szobás tanácsi rendelkezésű lakásra, öröklakásra vagy kertes házra, vasutas dolgozóval. Esetleg kétszobás budai, személyi tulajdonú lakást is adok. Érdeklődni lehet Bpest, Kerepesi u. 5. V. ép. fszt. 4., vagy nappali órákban a 635—643 telefonszámon.

Elcserélném Bpest, IX., Péceli u. 2. I/1. 84 négyzetméteres alapterületű, egybe nyíló két szoba, összkomfortos, kis kertes, MÁV-bérlakást külön bejáratú, kétszobás, összkomfortos vagy komfortos tanácsi vagy MÁV-bérlakásra (60—70 négyzetmétertől kezdődően). Minden megoldás érdekel. Érdeklődni munkaidőben a 39—81; 27—77, este 17 órától a 272—336 telefonszámon.

Elcserélném vagy eladnám Balatonakaliban levő — államáshoz, Balatonhoz 3—4 percre — kis kertes, 2 hálófülkés hall, konyha, fürdőszobás, verandás nyaralónkat budapesti két szoba, összkomfortos lakásra. Érdeklődni 17—18 óra után (szombat-vasárnap kivéve) a 272—336 telefonszámon.

Elcserélném szolnoki, egy, plusz két félszobás, összkomfortos, 62 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat budapesti MÁV- vagy tanácsi lakásra. Váry Ottó, Szolnok, Mátyás kir. u. 2. V/1. 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 Lapkiadó Vállalat
1964 Bp. VII., Rákóczi út 54.
Telefon: 224—618
Felelős kiadó: dr. Jandek Géza
a Népszava Lapkiadó Vállalat
igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 215—11 859
81—2600. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460—6000

A MÁV Magasépítési Főnökség

építésvezető, művezető munkakörre

felvételre keres

egyetemi, főiskolai

(építész-, építőmérnök, magasépítési üzemmérnök)

végzettséggel rendelkező munkavállalókat,

továbbá

építőipari munkahelyi technikusokat.

Jelentkezés személyesen:

Budapest VI., Bajcsy-Zs. út 25.

Telefon: 315—500.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXV. ÉVFOLYAM, 13. SZÁM — ÁRA: 1,30 FORINT — 1981. JÚNIUS 30.

A TARTALOMBÓL:

Nem elég csak beszélni róla *(3. oldal)*

Ösztönző bérpolitikával *(4. oldal)*

Munkaviszony létesítése és megszüntetése *(5. oldal)*

Mit írnak rólunk? *(6. oldal)*

ÜNNEP ELŐTT

Július 12-én ünnepeljük a 31. vasutasnapot. Szerte az országban a vasút szolgálati helyein ünnepségeken gyűlnek össze mindazok, akiknek a szolgálat erre lehetőséget ad, akiket a kötelesség nem szólít el az ünneplők sorából.

Munkatársaink egy része az ünnep idején is dolgozik, *mert a mi üzemünk nem tűr egyetlen nap, egyetlen perc megállást sem.* Ez a soha meg nem szűnő ritmus teszi sok más munkánál nehezebbé, felelősségteljesebbé a vasúti szolgálatot, de egyben ez adja a vasutas munka elismert szépségét is. Ezért az ünneplés perceiben is gondoljunk azokra, akik munkahelyükön becsülettel helytállva biztosítják ezt a folyamatosságot.

Korábban ilyen alkalommal elismeréssel szóltunk arról, hogy szállítási eredményeink fokozatosan emelkedtek. Az utóbbi években ezt nem mondhatjuk, mert szállítási teljesítményeink stagnáltak, illetve visszaestek.

Előreláthatólag az áruszállítás volumene az elkövetkezendő években is csak kis mértékben növekszik. Ennek ellenére a vasút jelentősége a jövőben növekedni fog, mert kedvező a fajlagos energia- és munkaerő-felhasználása, nagy a biztonsága, megbízhatósága, előnyös a környezetvédelemben. Ezeket az előnyeinket azonban bizonyítanunk kell.

Nemcsak arról van szó, hogy minden jelentkező utast és felkínált árut elszállítsunk, hanem arról, hogy az utasokat és az árut a vasútra, magunkhoz vonzzuk. *Mind nagyobb jelentősége van és lesz a vasúti munkában a minőségnek és a gazdaságosságnak.* Ilyen szellemben készültek terveink és ezt kell megértetnünk gazdasági vezetőkkel, dolgozókkal egyaránt.

A vállalatok nagy része egyelőre nem érdekelt abban, hogy a legolcsóbb szállítási módot keresse. Marad tehát az eddiginél jobb fuvarszervezési tennivaló, a jobb kereskedelmi munka, a minőség javítása. A minőség jelenti szolgáltatásaink színvonalát: *a rendszerességet, a megbízhatóságot, a pontosságot, az udvariasságot, a szolgálatkészséget, vagyis mindazt, ami alapján a közvélemény a vasút, a vasutasok munkáját megítéli.*

Eltökélt szándékunk minőségi javulást elérni a személyszállításban, elsősorban a meglevő eszközeink jobb kihasználásával. A személyszállítás színvonala a vasutas dolgozók viszonyát tükrözi a más területen dolgozókhoz.

Az üzemek munkarendje biztosításának nem lehetünk akadályozói. Kötelességünk, hogy lehetőleg elégedetten tegyék meg útjukat lakásuk és munkahelyük között, sokan egy egész munkáséleten át.

A népgazdaságban rövidesen általánossá válik az ötnapos munkahét. A szállítási igények, illetve a rakodás jelenleginél is erőteljesebb koncentrálódása miatt további erőfeszítéseket kell tennünk a rendelkezésre álló járműpark hatékonyabb foglalkoztatására.

Nagy jelentőségűnek tartjuk a vezetési színvonal emelésében, a munkafolyamatok korszerűsítésében, az üzem- és munkaszervezésben levő tartalékok hasznosítását. Nem öncélú szervezéseket akarunk, hanem alapos előkészítéssel szervezetünket összhangba akarjuk hozni a meglevő eszközeinkkel, és olyanná tenni, hogy képes legyen befogadni az új technikát, a növekvő erejű és értékű vonóerőt, kibernetikát, automatikát. *Részben centralizálni akarunk, nagyobb egységeket létrehozni, s az áttételeket csökkenteni. Ugyanakkor növelni a kisebb egységek, szolgálati helyek önállóságát, felelősségét, rugalmasságát.*

Nem az ünnepi alkalom, hanem a valóság mondatja ki az igazságot: *a legmodernebb technika mellett is a vasút lelke az ember, a hivatástudattól áthatott vasutas.* A dolgozók megbecsülését, munkájuk elismerését jelzi az a tény, hogy bár a hatodik ötéves tervben a fejlesztési összeg csökkent az előző ciklushoz képest, a szociális és jóléti intézmények fejlesztésére, fenntartására, üzemeltetésére fordított összeg nagysága azonos marad.

Az ünnep alkalmával a vasút minden dolgozójának jól megérdemelt munkasikereket kívánunk.

Borbándi János látogatása a záhonyi átrakókörzetben

Az idén 14 millió tonna áru érkezik a Szovjetunióból

A záhonyi átrakókörzettel ismerkedett június 5-én *Borbándi János*, a Minisztertanács elnökhelyettese. Útjára elkísérte *Pullai Árpád* közlekedés- és postaügyi miniszter és *Szücs Zoltán*, a MÁV vezérigazgatója. A vendégeket Záhonyban a megyei párt- és tanácsi vezetés nevében *dr. Pénzes János* megyei tanácselnök fogadta.

A helyszíni látogatás előtt az üzemigazgatóság párt-, szakszervezeti és gazdasági vezetői részvételével *Rigó Zoltán* üzemigazgató rövid tájékoztatót tartott a körzet munkájáról. A 85 négyzetkilométeren elhelyezkedő átrakókörzet bonyolítja le a MÁV nemzetközi forgalmának több mint harmadát, a magyar vasúti forgalom 12 százalékát. *Az idén több mint 14 millió tonna áru érkezik a Szovjetunióból,* aminek a negyedrésze tranzitáru. Emelkedik a kimenő forgalom is, amely meghaladja a 4 millió tonnát.

Az átrakókörzet vasutasainak munkáját nehezíti az érkező és átrakásra kerülő áruk összetételének változása. Bár továbbra is a különböző nyersanyagok, a vasérc, a koksz, a műtrágya és a cement adja a legtöbb mennyiséget, azonban mind több a bonyolultabb, nehezen gépesíthető átrakást kívánó áru. Mivel a nehéz fizikai munkát végző átrakómunkások száma nem nő, így különösen fontos a gépesítés. Ma már az áruknak csak 16 százalékát rakják át kézzel. Mindezt az átgondolt fejlesztéseknek is köszönhetik. *Jelenleg az 1983-ig tartó IV. beruházási program megvalósításán fáradoznak, amely több mint kétmilliárd forintnyi érték beépítését jelenti.* A közlekedési kormányzat több létesítmény elkészítését előbbre hozta. Így a nyáron átadják a záhonyi fedett átrakót, Eperjeskén az idén elkészül a csigás műtrágyaátrakó és egy újabb darusnyaláb. Munkaszervezéssel alkalmazkodnak az egyenetlen árubeérkezéshez. Záhonyban bővítették a tengelyátszerelő csarnok kapacitását, ezzel több küldemény átrakás nélkül jut el rendeltetési helyére.

(Folytatás az 5. oldalon)

A vasutasnap központi rendezvényei

A 31. vasutasnapra az idén július 12-én kerül sor. A hagyományokhoz híven a központi ünnepségeket Budapesten rendezik. Természetesen megemlékeznek az ünnepről a vasút-igazgatóságoknál és a nagyobb szolgálati helyeken is.

A központi rendezvényeket az idén két kiállítás vezeti be. Július 8-án, szerdán, délelőtt a vasúti főosztályon „Nyitott ablak a világra" címmel kiállítás nyílik a központi hivatalok és intézmények szakszervezeti bizottsága, valamint a Magyar Eszperantó Szövetség vasutasszakosztálya központi csoportjának a rendezésében.

Délután a vasutas-szakszervezet központi képzőművészeti körének Népszínház utcai termeiben megnyitják a 31. országos vasutas képzőművészeti kiállítást.

A MÁV Tisztképző és Továbbképző Intézet ünnepélyes tanévzáróját július 9-én rendezik.

Az élenjáró vasutasok kitüntetésére, a Kiváló Vasutas, és a Kiváló Munkáért kitüntetések átadására július 10-én, délelőtt, az Utaselláto Nyugati-pályaudvaron levő éttermében kerül sor.

Ugyanezen a napon, délután, 16 órakor, ünnepélyes külsőségek között avatják fel a vasút új tisztjeit a Déli pályaudvar kerengőjében. Este pedig nagyszabású vasutasbált rendeznek a Közlekedéstudományi Egyesület Kossuth Lajos tér 6—8. szám alatt levő székházában.

Megvalósulása rajtunk is múlik

Kormányprogram a fokozottabb takarékosságra

A társadalmi szervezetek lépjenek fel a pazarlás ellen

Világszerte előtérbe került a termelési erőforrások egyre hatékonyabb hasznosítása, az anyaggal, energiával való ésszerű, takarékos gazdálkodás. A magyar gazdaságirányítás a VI. ötéves tervidőszakra kormányzati munkaprogramot dolgozott ki a népgazdaság energiagazdálkodásának ésszerűsítésére, valamint a hulladék és másodnyersanyagok hasznosítására. Ennek végrehajtásával *öt év alatt mintegy 26-28 milliárd forinttal (közel egy milliárd dollárral) növelhető a nemzeti jövedelem.*

A kormányprogram csak széles körű társadalmi összefogással valósítható meg. Ezért a Szakszervezetek Országos Tanácsának elnöksége a közelmúltban meghatározta az ezzel kapcsolatos szakszervezeti tennivalókat, és a KISZ-szel, a MTESZ-szel, valamint a népfronttal közösen felhívta a mozgalmi szervezetek figyelmét a program végrehajtásának segítésére.

Az ezzel kapcsolatos gyakorlati tennivalókról tájékoztatta az újságírókat június 17-én *Gál László*, a SZOT főtitkárhelyettese. Elmondotta többek között, *hogy a szakszervezeteknek is fontos feladatuk a pazarlás elleni fellépés, a takarékosan gazdálkodó szemlélet kialakítása.* A cél az, hogy a vállalatoknál az eddigi, többségében elkülönült takarékossági akciók szervezett programként valósuljanak meg. A társadalmi szervezeteknek nagy szerepet vállalhatnak a takarékossági programok kidolgozásában, a dolgozókkal való megismertetésében és a megfelelő érdekeltség megteremtésében is. *Olyan bérezési, jutalmazási rendszert kell kialakítani, amely elismeri, honorálja a takarékosságot.*

Az újítómozgalom bővítése, az újítók anyagi ösztönzési rendszerének fejlesztése ugyancsak hasznosan szolgálhatja az anyag- és energiatakarékosságot. A takarékos gazdálkodás kiterjesztése megkívánja, hogy a lakóhelytől a munkahelyig minden fórumot felhasználjanak a pazarlást nem tűrő szemlélet kialakítására.

Június 1-től

Kalocsát is bekapcsolták a konténeres forgalomba

Mind több vállalat, üzem ismeri el a konténeres árufuvarozás előnyeit. Ezáltal olcsóbb, gyorsabb és biztonságosabb az áruszállítás.

A szegedi igazgatóság területén is egyre népszerűbb ez a fuvarozási mód. Idén januártól április végéig 6160 közepes — 5 tonnás — konténert raktak meg áruval, 1130-cal többet, mint egy évvel korábban. A Dél-Alföldre érkezett konténerek száma pedig 800-zal volt több, mint 1980 első négy hónapjában. Ez annak is köszönhető, hogy az elmúlt években *Szeged* és *Békéscsaba* után *Kecskemét-Alsó pályaudvart*, majd *Baja* állomást is bekapcsolták a közepes városközi konténerfuvarozásba. Eddig a *Kalocsa* térségébe irányított konténerek vasúton Kecskemétig, illetve Bajáig utaztak. Ott rakták át a Volán gépkocsijaira, amelyek a vállalatok telephelyeire fuvarozták az árut.

Július 1-től megváltozott ez a rend. Az igazgatóság bővítette szolgáltatásait, *Kalocsa állomást is bekapcsolta a konténeres fuvarozásba.* Ez azt jelenti, hogy a konténerben feladott áruk már Kalocsáig utaznak vonaton, és onnan gépkocsin folytatják útjukat. Ez a változás Kalocsa állomás körzetében levő 36 település üzemeit, vállalatait érinti.

Ennek előnyeit a közelmúltban Kalocsán tartott gyakorlati bemutatón is megismerhették az érdekeltek. Rövidebb lett például a konténerek közúti szállítása, s ezzel együtt csökkent a közúti fuvardíj. Az előzetes felmérések szerint *eddig mintegy 15 vállalat jelezte, hogy rendszeresen igénybe kívánja venni a MÁV új szolgáltatását.* Egyedül a Kalocsa-vidéki Fűszerpaprika- és Konzervipari Vállalat évi 500-600 konténert akar vasúton szállíttatni.

Bánrévén a vándorzászló

Május 22-én Bánrévén rendezték a vándorzászló átadási ünnepséget. A *Bánréve* és *Lénártfalva* határállomások közötti verseny győztesei ezúttal (1980. második félévi munkájuk alapján) a bánrévei vasutasok lettek. A vándorzászlót *Szabó László*, Lénártfalva állomás főnöke adta át *Liszkay János* állomásfőnöknek.

Az ünnepségen a két igazgatóság vezetői méltatták az elmúlt évi munkát, az erősödő együttműködést. Ezután a kiemelkedő munkát végzett brigádtagoknak jutalmat adtak át.

Aláírták a kollektív szerződést



Szücs Zoltán, a MÁV vezérigazgatója a vasút, Koszorus Ferenc, a vasutasszakszervezet főtitkára a dolgozók képviseletében aláírja az 1981—85. évi MÁV kollektív szerződést

(Laczkó Ildikó felvétele)

Cikkünk az 5. oldalon

HOGY MINDENÜTT BETÖLTSE SZEREPÉT

Egységes szemléletre van szükség az információs-tájékoztatási munkában

A Vasutasok Szakszervezete elnöksége májusban tárgyalta az információs-tájékoztatási munka helyzetét. Megvizsgálta az 1977. évi határozat végrehajtását, s a SZOT 1981. áprilisi határozatának szellemében, újabb öt esztendőre megjelölte a legfontosabb feladatokat.

Az eltelt évek tapasztalatai azt mutatják, hogy az információ-tájékoztatás nem mindenütt tölti be szerepét az alapszervezetek vezető testületeinek munkájában. Emiatt a vezetői döntések előkészítésében elmarad az információk hasznosítása.

Az irányítás szerves része

Az elnökség — a SZOT áprilisi határozatával összhangban — az alábbiakra hívta fel a figyelmet: *az információ képezze az irányító munka szerves részét; tartozzék a bizalmiak mindennapi tevékenységéhez; s a jelzések gyűjtésének elsődleges forrása — az új típusú bizalmioktatás legyen.*

Annak jelentőségét, hogy az információt a munkahelyi vezetők segítésére, a helyes döntések kialakítására, a problémák megoldására és a közhangulat javítása érdekében kell hasznosítani, már az 1974. évi júliusi SZOT-határozat is hangsúlyozta. *Az alapszervezeti információs-tájékoztatási munkát ennek ellenére sem mindenütt sikerült politikai szerepének megfelelő rangjára emelni.* Még mindig előfordul, hogy a munkahelyi vezetők nem igénylik folyamatosan a dolgozók véleményét, egy-egy fontosabb kérdésről alkotott állásfoglalásait. Elolvassák, meghallgatják a közösség hangulatáról adott információs jelzéseket, de az intézkedéseknél már nem veszik figyelembe azokat. Tudomásul veszik ugyan a havonként összeállított jelentéseket, de megjegyzik: *tájékozottak enélkül is, tisztában vannak a feladatokkal.*

Bár ezek a jelenségek nem mondhatók általánosnak, a közvéleményt tükröző információk megbecsülésében, hasznosságának felismerésében azonban továbbra is indokolt a munkahelyi vezetők szemléletváltozása. A demokratikus elvek érvényesítése során *nélkülözhetetlen, hogy az információkat ne csak számon kérjék, hanem következetesebben be is építsék az irányítómunkába.*

A bizalmiak fontos szerepe

Természetesen ahhoz, hogy a vezetőknek nélkülözhetetlen politikai eszköze, segítőtársa legyen az alapszervezeti információ, a tartalom gazdagításában, a jelzések gyűjtésében, szelektálásában, módszerében is meg kell felelnie a követelményeknek. *A megbízhatóság, a konkrétság és az aktualitás éppen olyan fontos a hangulati elemek feltárásánál, mint a dolgozó rétegek megjelölése, a torzításmentes, lényeget kiemelő, általánosnak mondható jelzések továbbítása.* Nem elegendő ugyanis, ha a munkahelyi vezető igényli és ismeri az információs jelentéseket. Az irányító tevékenységhez, a döntések helyes előkészítéséhez és kialakításához, a fogadtatás megítéléséhez és a végrehajtás ellenőrzéséhez alapvető feltételként az is hozzátartozik, hogy — a dolgozók reagálása alapján — az információk tartalmazzanak értékes, új ismereteket, összefüggéseket a gazdasági, a mozgalmi, az ideológiai és a kulturális élet területéről.

Az elnökség határozata az információk gyűjtésében és továbbításában, meghatározó szerepet tulajdonít a bizalmiaknak. Aktív közreműködésük nemcsak gyorsítja az információk áramlását, hanem elősegíti az őszinte, a sokoldalú vélemények, s a reális közhangulat feltárását is. *A bizalmi akkor képviseli a vezetés munkáját, ha mindennapi tevékenységéhez szorosan hozzátartozik az információk folyamatos gyűjtése is.*

A bizalmi munka sokszínűségét hűen tükrözi a tartalmas vagy szegényes információ. Ha a bizalmiak őszinte, jó kapcsolatot alakítottak ki a csoport tagjaival, és rendszeresen figyelemmel kísérik a dolgozók hangulatát, vélekedésnyilvánításait, akkor a közösséget érintő eredményekről és gondokról, azok hangulati hatásáról *sokszínű, megbízható, aktuális információkat tudnak adni.* Ha azonban a kapcsolattartás formális, s a bizalmiak munkája néhány részfeladatra korlátozódik (bélyegeladás, üdülési igények felmérése stb.), akkor az információk is egyoldalúak lesznek.

A társadalmi megbízatásokat felelősséggel vállaló tisztségviselők a jövőben még inkább az első számú közreműködők lesznek az alapszervezetek információs munkájában.

Kétirányú információáramlás

A hangulati elemek továbbítására kedvező lehetőséget biztosít — az új típusú bizalmioktatás. Itt nyílik a legmegfelelőbb alkalom arra, hogy a tisztségviselők közvetlenül, gyorsan és őszintén feltárják a csoport tagjaitól érkező kül- és belpolitikai, s a munkahelyi élettel kapcsolatos információkat.

A bizalmioktatások keretében, a kétirányú gyors információáramlást segíti a vezetők viszonttájékoztatása is. Az erre való felkészülés felelősségteljes feladatot jelent a munkahelyi vezetők részére. *Csakis a megalapozott, konkrét és közérthető tájékoztatás biztosíthatja a bizalmiak megfelelő felkészítését arra, hogy dolgozótársaiknak megnyugtató módon tudjanak választ adni a felmerült kérdésekre.* Emellett, a gazdasági és mozgalmi munka összhangját, a közös célok megvalósítását is akkor segíthetik ideális partnerként, ha pontosan tudják, miről van szó, ha a tájékoztatás színvonala nem marad el az informálás követelményeitől. Éppen ezért a vezetőknek is helyes szemlélettel és gondos körültekintéssel kell készülniük az oktatásokra. Nem vitatható ugyanis, hogy a demokratikus fórumok működése mellett, a bizalmioktatások jelentik az információ-tájékoztatás legkedvezőbb lehetőségeit.

Pálinkás Katalin

Író-olvasó találkozó

Cigányíró a vasutasok között

Az ünnepi könyvhét alkalmával a Szakszervezetek Vas megyei Tanácsának és a celldömölki körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottságának közös szervezésében *író-olvasó találkozóra került sor Celldömölkön.* Június 2-án délután a vasutas szociális épület zsúfolásig megtelt könyvtárában *Holdosi József* író találkozott az olvasókkal.

Az érdeklődés nagy volt, hiszen a cigány származású író a vasi megyeszékhelytől pár kilométerre levő *Vépről* származik. Az elmúlt években nagy vihart keltett a cigányságról írott életrajzi ihletésű regényével, a *Kányák-kal.* A szerző elmesélte a könyv kapcsán keletkezett pert, amelyet a rokonsága indított ellene, és amely hosszú huzavona után a Legfelső Bíróságon végződött. *A cigányság fajtájának az elárulásával vádolta a soraiból kiemelkedő írót.*

Holdosi József jelenleg magyar—történelmet tanít egy szombathelyi középiskolában. Három évig SZOT-ösztöndíjasként alkotott. Erről az időről két könyve vár kiadásra.

A találkozó után nevezetes könyvének példányait dedikálta, majd a vendéglátók kíséretében megtekintette a vasúti csomópontot.

Sz. Jakab



Az író munkásságáról beszél, mellette Bálint Sándor szbtitkár ül



Az író—olvasó találkozó részvevői

AKTUÁLIS PORTRÉ

Aki a közösségért élt

Csabai Ferenc, a Vasúti Főosztály személyvonati irányítója hamarosan nyugdíjba vonul. Május 1-én a Szakszervezetek Országos Tanácsától, a 30 évi szakszervezeti munkáért oklevelet kapott. Ebből az alkalomból beszélgettünk a mosolygós, ősz hajú vasutassal.

Szolgálati feladata a nemzetközi és belföldi expressz, gyors- és távolsági vonatok forgalmának követése, menetrendszerűségének értékelése, a késések okainak feltárása.

1940-ben kezdte a vasúti szolgálatot mint fűtőházi munkás a Déli pályaudvaron. Rövidesen Budafok—Albertfalva állomásra került forgalmi szolgálattevőnek. *Aztán egy életre elkötelezte magát a forgalommal.* A több mint 25 évig tartó forduló szolgálat hosszú idő egy ember életében. *Csabai Ferenc* egy régi Népszava-cikket tesz az asztalra. Emlékként őrzi.

„A Déli pályaudvaron még sokan vannak, akik 1945. február 17-én, az első munkanapon összejöttek és csorba lapátokkal, kézzel és körömmel nekiláttak eltakarítani a fasiszta háború szörnyű szeméttdombját. Az elsők között állt munkába Csabai Ferenc állomásfelvigyázó. Az első napon húszan voltak, a másodikon százhetvenen. Jöttek a vasutasok, a civilek, diákok és asszonyok, romot takarítani és százötven lovat elhantolni...” — írta a régi krónikás.

Ez ma már történelem. Az *„Arccal a vasút felé”* fényes szép időszaka. Azon a tavaszon sikerült gőz alá helyezni egy kicsiny mozdonyt, amely elindult Szekszárd felé élelemért. Ezekben az időkben kezdte meg a harminc éven át tartó társadalmi munkáját *Csabai Ferenc.*

1950-ben sztahanovista lett. Öt alkalommal Kiváló Dolgozó kitüntetéssel ismerték el szakmai munkáját. Ehhez társult a legutóbbi elismerés, amelyet társadalmi tevékenységéért kapott. Mint kultúrfelelős, bizalmi, gazdasági felelős, és osztálybizottsági tag végzett társadalmi munkát.

— Nagyon szeretem az embereket — mondja. Ez volt az alapja, kötőanyaga a munkában töltött éveknek. **Sz. B.**

Búcsúzó nyolcadikosok

Békéscsabán tíz vasutas fejezte be az általános iskola nyolcadik osztályát

— *Nem volt könnyű, de gazdagabbak lettünk tudásban, emberi magatartásban egyaránt. Gubényi István,* Csorvás állomás váltókezelője fogalmazott így, május 21-én Békéscsabán, az általános iskola nyolcadik osztályából tett sikeres vizsga után, majd így folytatta: — *Tanyán élek, három gyermekemmel és a feleségemmel, akit most elhoztam az utolsó vizsgára és a bankettre. Ő is sokat segített a tanulásban.*

Rózsa Pál 45 éves, 4,3 átlaggal, a legjobb eredménnyel fejezte be az általános iskolát.

— *Tanulnom kellett, hisz a fiatalok lehagytak. Szakvizsgát sem szerezhettem, mivel hiányzott az alapműveltség.* Most már jelentkezhetem a raktárnoki vizsgára, ha megszerzem, a fizetésem is több lesz. A történelmet és a számtant szerettem a legjobban, ötöst is kaptam mind a kettőből.

Ők és társaik, az üzemfőnökség tíz dolgozója — már közel a negyedik és ötödik X-hez — újra beültek az iskolapadba, hogy befejezzék az általános iskolát.

A békéscsabai vasutas művelődési házban szervezett általános iskolai tanfolyamokon már 4 éve folyamatosan tanulnak a vasutasok. *Eddig összesen 70 dolgozó fejezte be általános iskolai tanulmányait.* Ennek ellenére még igen magas azoknak a dolgozóknak a száma, akik nem rendelkeznek az alapműveltséget adó általános iskolai végzettséggel.

A most végzett dolgozók lelkesedése és öröme, hogy megnyílt, kitárult előttük a világ, és továbbléphetnek, továbbtanulhatnak, jó példa lehet azoknak, akik még nem éltek ezzel a lehetőséggel.

KTE-ankét

A székesfehérvári körzeti üzemfőnökség tanácstermében a közelmúltban a KTE helyi csoportja szervezésében ankétot rendeztek. A tanácskozást *Rácz Alpár,* az üzemfőnökség vezetője nyitotta meg, majd *Zsivola Miklós,* az Országos Tervhivatal főelőadója tartott előadást a VI. ötéves tervről.

Ezután *Maráz Béla,* a vasúti főosztály tervgazdasági és műszakfejlesztési szakosztályának vezetője a vasúti közlekedés fejlesztéséről beszélt, majd *Katona András,* a vasúti főosztály tervgazdasági és műszakfejlesztési szakosztályának helyettes vezetője a vasúti járműpark fejlesztéséről tájékoztatta a megjelenteket.

Gondos előkészítés után

Eredményes oktatási évet zártak a szombathelyi igazgatóság területén

Közvetlenül az 1980/81-es oktatási év befejezése után, május 28-án *a szombathelyi területi szakszervezeti bizottság* megtárgyalta az oktatási év tapasztalatait. A tömegpolitikai és tisztségviselői oktatások minőségének és hatékonyságának további javulásával elérték a tagság szélesebb rétegeinek politikai és gazdasági látókörének bővülését, valamint azt, hogy az aktivisták mindennapi feladataikat alaposabban megismerhették.

Az egyes tanfolyamokon a vezető propagandisták felkészítését több ütemben végezték. A vezető propagandistákat a balatonkenesei oktatási központba irányították. Az szmt-k tanfolyamaira megyénként 10—10 hallgatót küldtek. Nyolcvanat az oktatási évad kezdete előtt, a területi szb látott el megfelelő tanácsokkal háromnapos tanfolyam keretében. Az előkészítésekben az anyagok ismertetése mellett fontos volt a gyakorlati segítségadás. Szó volt a vitavezetés alapelveiről, módszereiről és az egyes témák összefüggéseiről. *Segítette a színvonalasabb munkát, hogy javult a vitavezetők képzettsége. A 103 propagandista közül 81 rendelkezett közép- és felsőfokú iskolai, illetve 58 közép- és magasabb politikai képesítéssel.*

A tömegpolitikai oktatások központi gondolataiban a kongresszusok határozataiból eredő politikai és gazdasági ismeretek szerepeltek. *A Társadalmunk kérdései I—II.* anyagát 47 csoportban 1306 vasutas, az *Időszerű kérdések I—II.* oktatásain, 73 különböző helyen, 1389-en vettek részt. Foglalkozásokat a szakszervezeti bizottságok ütemtervei alapján végezték. A szemináriumokat munkaidő után tartották.

A párt- és munkásosztály témakörén belül legvitatottabb a munkásság és az egyes rétegek bér- és jövedelmi helyzete, a párttagság összetétele és a taglétszám alakulása volt. A gazdaságpolitikánál az életszínvonal, a gazdasági egyensúly, a gazdasági építőmunka és a VI. ötéves terv volt, amely leginkább foglalkoztatta a résztvevőket. Sokan a környezetükből hozakodtak elő példákkal. A szakszervezetekkel kapcsolatos kérdések a vezetők és a választottak kapcsolata, az érdekképviseleti hiányosságok, a határozatok végrehajtásának pozitív és negatív vonásaira irányultak. A külpolitika homlokterében a lengyelországi események szerepeltek.

Négy megyében negyvennégy tanfolyamon 889 aktivistát; bizalmit és helyettest képeztek ki a megnövekedett feladatokra. Sikeres volt a gazdasági vezetőkkel együtt tartott konzultáció. Az együttes felkészítésében kiemelkedő munkát végzett a celldömölki üzemfőnökség és a szombathelyi igazgatóság központja.

A tisztségviselők celldömölki levelező oktatását 28-an fejezték be. Háromhetente egy alkalommal, egész napos foglalkozás keretében 19 előadásban tizenhat témát dolgoztak fel. Az otthoni, munkahelyi gondokkal küszködő aktivisták örültek ennek az oktatási formának.

A területi szakszervezeti bizottság eredményesnek értékelte az elmúlt oktatási évadot és határozati javaslatot fogadott el az 1981/82-es tömegpolitikai és tisztségviselői oktatás előkészítéséről és lebonyolításáról.

Sz. Jakab István

Nyugdíjasklub alakult Pápán

Május 29-én Pápán az ifjúsági klubban tartották évi összejövetelüket a csomópont és környékének nyugdíjasai. A közel 130 egykori MÁV-dolgozónak előbb *Gartner Ferenc,* a helyi nyugdíjasok vezetője adott tájékoztatást, majd *Mózes Károly* állomásfőnök a vasút jelenlegi gondjait, problémáit vázolta, és beszámolt Pápa állomás életéről.

Ezután megvendégelték a nyugdíjasokat, akik *Hunyadvári László* klubvezető javaslatára megalakították a nyugdíjasklubot. A nyugdíjasok külön foglalkozásaira, programjaira a hétfői napokon kerül sor az állomás ifjúsági klubjában.

KÖNYVISMERTETÉS

Dávid József

Talpasok unokái

Az idei könyvhéten jelent meg Dávid József: *Talpasok unokái* című ifjúsági kisregénye. A szerző neve lapunk olvasói előtt sem ismeretlen, hiszen Dávid József *(a Képes Újság főmunkatársa)* gyakran szerepel a *Magyar Vasutas* hasábjain érdekes tárcáival, színes, ízes nyelvű írásaival.

A *Móra Ferenc Könyvkiadó* gondozásában most megjelent művének témáját gyermekkori élményeiből merítette. A könyv hősei is falusi szegény gyerekek. Elevenen él bennük Rákóczi Nagyságos Fejedelem kurucainak, vagy ahogy ők nevezték, talpasainak dicső emléke. Ezért vallották magukat is a talpasok unokáinak.

A cselekmény a szerző szülőfalujában, *Bodrogkeresztúron,* a Tokajihegyalja csodálatos lankáin játszódik. Az itt élő gyerekek elhatározzák, hogy felkeresik a Nagyságos Fejedelem rodostói sírját. A nagy kaland reményében elhagyják falujukat, szüleiket, és elkötött csónakon ereszkednek lefelé a Tiszán. Közben tűvé teszi értük a fél országot a csendőrség, és őket is furdalja a lelkiismeret.

Az olvasó megismerkedhet a harmincas évek magyar falujával is, élvezheti a színes, lendületes cselekmény életszerű dialógusait, egy letűnt világ embereinek zamatos, szemléletes kifejezéseit, szokásait. A nagy vállalkozás kudarccal végződik, mégis egy életre szóló élményt, tapasztalatot adott a gyerekeknek. A szülőföld, a haza iránti szenvedélyes szeretetet sugározza ez a mű, amely izgalmas, tanulságos olvasmánya lehet a tíz éven felüli diákoknak.

K. S.

Erősödik a társadalmi összefogás

Kommunista műszakok a vasutas rokkantakért

A rokkantak nemzetközi éve alkalmából erősödik a társadalmi összefogás, a kollektívák tenniakarása a rokkant, megváltozott munkaképességű embertársaik érdekében. Ezt bizonyítják az elmúlt hetekben szerkesztőségünknek írott levelek, beszámolók is. Egyre több szocialista brigád, üzemfőnökség szervez kommunista műszakot, amelynek bevételét a vasutas rokkantak javára ajánlották fel. Alábbi összeállításunkban erről a tiszteletet érdemlő segítőszándékról eredményekről számolunk be olvasóinknak.

A debreceni területi szakszervezeti bizottság, a járműjavító üzem művelődési központja és a vasutasok debreceni klubkönyvtára *A vasutas rokkantakért* címmel színvonalas műsoros estet rendezett a közelmúltban. A műsorban a vasutas művelődési intézmények művészeti együttesei működtek közre, többek között a *Pátria folkegyüttes*, az *Unió Mozgásszín*, valamint a járműjavító művelődési központjának *Bocskai népi táncegyüttese*.

A műsorra kibocsátott ötszáz, 30 forintos belépőjegy gyorsan gazdára talált. A rendezők a 15 ezer forint bevételt a budapesti MÁV Kórház baleseti utókezelő osztálya csekkszámlájára utalták át.

A Szolnoki MÁV MTE a mozgássérültek Szolnok megyei szervezetével kötött megállapodást. *Felajánlotta, hogy az egyesület létesítményeit a rokkantak díjtalanul használhatják.* A Vésző úti sportcsarnokban például heti három alkalommal asztaliteniszezési lehetőséget biztosítanak. Az uszodát és kabinjait is díjmentesen használhatják. Az egyesület vezetői azt is tervezik, hogy a rokkantak sportolási lehetőségeit különböző versenyek rendezésével is segítik.

Május 22-én a *szombathelyi igazgatóság* dolgozói rendeztek kommunista műszakot. Kábelárkot és szennyvízcsatornát ástak, a MÁV-lakások lépcsőházát takarították a tatarozás után, ezen kívül elbontották a lukácsházi vasúti rakodót. A legtöbben az átépülő Szombathely—Kőszeg közötti vonalon dolgoztak. A pálya mellett kábelárkot ástak. A műszakért járó bért a vasutas rokkantak javára fizették be.

A *szolnoki pályafenntartási főnökség* 18 szocialista brigádja is csatlakozott a már országos mozgalommá szélesedő akcióhoz. 196-an vettek részt a kommunista műszakon, amelyen a MÁV érdekeit szolgáló fizikai munkát végeztek. Többek között vasbeton aljat és sínt cseréltek, vágányszabályozást és tereprendezést végeztek. A műszakért járó 28 946 forintot befizették a vasutas rokkantak javára nyitott csekkszámlára.

A *debreceni igazgatóság* központjának dolgozói május 30-án és június 13-án tartottak kommunista műszakot. Sáránd állomás térségében, 189-en pályakorszerűsítési munkát végeztek. A műszakokért járó 28 350 forintot ők is a MÁV Kórház csekkszámlájára utalták át.

A *ferencvárosi vontatási főnökség* dolgozói áprilisban és májusban szerveztek több kommunista műszakot. Az eredmény felülmúlta a várakozást. Összesen 5253 órát dolgoztak a rokkantakért, amelynek értéke meghaladja a 127 ezer forintot. Ebből a mozdonyvezetők 96 ezer, az utazók KISZ-alapszervezetének tagjai pedig 13 600 forint értékű munkával járultak hozzá az akció sikeréhez. A kollektívák közül a legeredményesebb munkát az *Allende*, a *Budapest*, a *Kossuth*, a *Nógrádi Sándor* és az *Új Élet* brigádok tagjai végezték.

Nem elég csak beszélni róla

A munkavédelemnek fontos eleme a balesetek okainak alapos feltárása

A közelmúltban készült el a MÁV számvetése az V. ötéves tervidőszak munkavédelmi tevékenységéről. Az adatok azt bizonyítják, hogy az elmúlt öt esztendőben az üzemi balesetek száma fokozatosan csökkent, súlyosságuk mérséklődött.

A munkavédelmi fejlesztés is megfelelt a követelményeknek. Gépesítették többek között az anyagmozgatást, több egészségre ártalmas munkakört szüntettek meg.

Senki sem figyel oda?

A tervidőszak alatt a halálos balesetek száma 24 százalékkal, a csonkulásos pedig 20 százalékkal csökkent. Közel 50 000 nappal mérséklődött az üzemi balesetekből eredő munkaidő-veszteség. A balesetek számának kedvező alakulása, az üzemi balesetekből eredő táppénzes napok mérséklődése azonban csak áttételesen igazolja a munkavédelem hatékonyságát. *Elgondolkodtató, hogy a tervidőszakban a MÁV dolgozóinak 10 százaléka a munkahelyén sérült meg.* Ennek egy ezreléke halálos kimenetelű üzemi balesetet szenvedett. Az okokat vizsgálva megállapítható, hogy a balesetek zöme megelőzhető lett volna. *1980-ban például a bekövetkezett halálos balesetek 35 százalékánál az alkoholos befolyásoltság játszott szerepet.* Vajon a munkatársak, szocialista brigádtagok nem észlelték szolgálat közben, hogy a velük együtt dolgozó ittas?

Köztudott, hogy a vasúti munka egész embert kívánó tevékenység, ahol még az enyhének tűnő szabályszegés, utasításellenes munka is súlyos következményekkel járhat. A vasúti kocsikra történt fel-, illetve leszállás közben 1980-ban 64 baleset történt. Súlyosabb következményekkel járt a járművek közé egyenes testtartással való belépés, ami miatt 9 eset közül 3 halállal, egy pedig csonkulással végződött. Nap mint nap százak és százak oktatják a vasutasok tízezreit az űrszelvényben való tartózkodás és haladás szabályaira. Ennek ellenére öten vesztették életüket, ketten csonkultak meg, mert figyelmen kívül hagyták, megsértették a biztonsági előírásokat.

A példák bizonyítják: *nem tanulunk eleget a balesetekből.* Vezetők és beosztottak naponta szembe találják magukat a mulasztásokkal, vagy maguk is mulasztanak. Következményei a szemük előtt játszódnak le, s néhány nap múlva mégis minden kezdődik elölről. Szinte minden baleseti jegyzőkönyvben refrénszerűen ismétlődik: *„a baleset megelőzhető lett volna, ha..."* És következik a felsorolás, amit annak érdekében kellett volna tenni, hogy a baleset ne következzen be.

Következetesen kell ellenőrizni

A munkavédelem társadalompolitikai kérdés a gazdálkodó és a szakszervezeti szerveknél egyaránt. Két éve jelent meg a 47/1979. Mt. sz. rendelet a munkavédelemről, amely új alapokra helyezte a munkavédelmi tevékenységet. A rendeletben megfogalmazottakat *minden vezetőnek a saját munkaterületén következetesen kell ellenőrizni, számon kérni.* A munkavédelem szerepe napjainkban növekszik, feltételeit-követelményeit egyre nehezebb körülmények között kell biztosítani.

A munkavédelem nem elégedhet meg a balesetelhárítással. A munkavédelem az ember-gép-munka-környezet kapcsolatrendszeren belül az ember védelmét teljes szociológiai—ökológiai összefüggésében látja biztosítottnak. A ma és a holnap legfontosabb munkavédelmi feladatai közé tartozik, hogy a gazdasági fejlesztés lehetőségeivel összhangban javítsuk a munkakörülményeket, a munkavédelmi célok megvalósításánál határozzunk meg bizonyos sürgősségi sorrendet. Ha kevesebb jut fejlesztésre, akkor a korszerűtlenebb technikát gondosabban tartsuk karban, ezzel is javítva a biztonságosabb munka feltételeit.

Elérkezett az ideje annak, hogy érdemi döntés szülessen a vasúti járművek álló helyzetben történő kapcsolásának szélesebb körű bevezetésére. Meggyőződésünk, hogy ezzel a technológiai változással emberek életét lehet megmenteni. A munkavédelem elve és gyakorlata azt igazolja, hogy a biztonságos munka egyik kritériuma az emberhez és a feltételekhez szabott technika-technológia megteremtése. Ennek az elvnek az érvényesülését látjuk a statikus járműkapcsolás bevezetése esetén is.

Vonjuk le a tanulságokat!

A munkavédelmet nem szabad elválasztani az üzemviteli, műszaki és gazdasági tevékenységtől. Követelményrendszerét folyamatosan be kell építeni és egyenrangú feladatként kell kezelni a gazdálkodással.

A korszerű munkavédelem megteremtése magában foglalja a munkavédelmi ellenőrzések színvonalának javítását is. A munkavédelem elsősorban megelőző tevékenység. A balesetek, foglalkozási ártalmak egy része gondosabb, célirányosabb ellenőrzéssel előzhető meg. *Az ellenőrzések közül a legfontosabbak a munkavédelmi szemlék.* Ezek abban az esetben töltik be szerepüket, ha megállapításaik nem felszínesek, hanem tényszerűek.

Az eredményes munkavédelmi tevékenység fontos eleme a balesetek okainak feltárása és a tanulságok hasznosítása. Ez csak szakszerű, körültekintő okfeltárással biztosítható. Ma még ez a szemlélet nem minden területen érvényesül. *A vizsgálatok felületesek, az esetek többségénél nem tudják feltárni az okokat. A kivizsgálások elhúzódnak, így a balesetek tanulságait a megelőzésben nem lehet hasznosítani.* Szakítani kell a korábbi rossz gyakorlattal, mert ellenkező esetben a balesetek többségénél ezután is csak a sérült felelősségét állapíthatjuk meg. A baleseteket ok és okozati összefüggésben kell vizsgálni és nemcsak a felelősöket kell keresni, hanem a baleset-megelőzés lehetőségeit is.

Nemcsak állami feladat

A munkavédelemről szóló minisztertanácsi rendelet egyértelműen kimondja, *hogy a munkavédelem állami feladat*, de koordinálása és ellenőrzése a szakszervezetek érdekképviseleti és érdekvédelmi munkájának szerves része. A Vasutasok Szakszervezete ennek a feladatnak mindig eleget tett. Tevékenysége alapvető biztosíték volt a munkavédelem fejlődésének, eredményeinek. Nyilvánvaló, hogy a szakszervezeti munkavédelmet is tovább lehet fejleszteni. *A szakszervezeti munkának is jobban összhangban kell lenni a munkavédelmi követelményekkel.*

Közös felelősséget érzünk minden vasutas dolgozó egészségéért és biztonságáért, s ezért szorosabb együttműködésre kell törekedni.

Pásku Jenő

Százéves a Magyar Vöröskereszt

Ünnepi megemlékezések, kitüntetések a centenárium alkalmából

A Magyar Vöröskereszt fennállásának 100. évfordulója alkalmából a Landler Jenő Járműjavító Üzem Vöröskereszt szervezetét *Emlékplakettel tüntették ki a „Főváros az öregekért" mozgalomban elért eredményeiért.* Ennek keretében az üzem dolgozói kommunista műszakot tartottak. Az ezért járó 80 ezer forintot átutalták a Budapesti Vöröskereszt-szervezet számlájára.

Az üzemi Vöröskereszt-szervezete a tizenharmadik alkalommal nyerte el a *Mintaszervezet* kitüntetést. A május 29-én rendezett ünnepségen több aktivistát és véradót jutalomban részesítettek. Utána megnyitották azt a kiállítást, amelyen bemutatták az elmúlt években — a vöröskeresztes munkáért kapott kitüntetéseket, zászlókat, emléklapokat és a Magyar Posta által kibocsátott, vöröskeresztes témájú bélyegsorokat.

A szombathelyi vasútigazgatóságon a felszabadulás után alakult meg a Vöröskereszt-szervezet. A vezetőséghez tartozó öt szombathelyi alapszervezetben jelenleg 450 tag dolgozik. A véradónapokon kívül az elmúlt években több egészségügyi felvilágosító előadást, kismama találkozót, és névadó ünnepséget rendeztek. Az állandó véradók száma kilencven.

A jubileumi ünnepséget május 25-én, a szombathelyi igazgatóságon rendezték, amelyen *dr. Gál László*, a városi vöröskereszt szervezet alelnöke mondott beszédet. Az ünnepségen a kiváló véradókat és aktivistákat jutalomban részesítették.

Egészségügyi hét Nagykanizsán

A nagykanizsai üzemfőnökség Vöröskeresztes alapszervezete egészségügyi hetet tartott, amelynek célja az egészségvédelem volt.

A rendezvénysorozat keretében a dolgozók plakátkiállítást tekinthettek meg és részt vehettek elsősegélynyújtó tanfolyamokon is. Ezen kívül több egészségügyi előadásra került sor.

Dr. Kuti Erzsébet főorvos például a szívbetegségről és az infarktusról, *dr. Szepes Ilona* a fogbetegségek megelőzéséről, *dr. Kovács András* pedig a dohányzás ártalmairól beszélt.

Gyene Samut visszavárják

1981. június 14-én Tatabánya-Alsó állomáson *Gyene Sámuel* vonatvezető csonkulásos balesetet szenvedett. Bal lábszárán a körbejáró dízelmozdony áthaladt...

Gyakorlatlan beteglátogató vagyok. Most sem tudom eldönteni mit illik és mit szabad ilyen esetben ajándékozni. Virágot? Kólát, gyümölcsöt? Végül az utóbbi mellett döntök és ezzel indulok a baleseti sebészetre. Ma nincs látogatási idő, nem is nagyon akarnak beengedni, végül azonban mégis sikerül.

Elcsúszott és...

Négyen fekszenek a teremben. Egy idős ember, feje körül jókora turbán. Az ajtóhoz közelebb fiatal férfi, egyik lába kitakarva, a másik fölött gyanúsan lapos a takaró. A harmadik a könnyebb esetekhez tartozik, neki „csak" a karját takarja gipsz. És itt fekszik ismerősöm, *Gyene Samu* is. Csíkos pizsamáját bal lábán térdig engedi le a bunkóformájú átvérzett kötés, azon túl pedig semmi sincs. Leülök az ágy melletti kopott székre, tekintetem rátapad a térd alatti tízcentis csonkra.

— Hogyan került a lábad a Szergej alá? — kérdezem Samut.

— A tizenegyedik vágány felé mentem, két „leadás" volt ott, azokat akartam kiváltani. A nyolcadikon kocsik álltak, azokon keresztülmásztam. *Már a földön voltam, amikor valamin elcsúsztam. A bal lábam az érkező gép alá került. A többit láthatod...* Amíg a segítség megérkezett két kézzel szorítottam el az ereket. Ha akkor történetesen nincs arra senki, úgy járok mint az Eck Gyuri. Elvérzek a vágányok között. Aztán amikor kijött a mentő, belémnyomtak annyi injekciót, hogy még másnap reggel sem ismertem meg a fiam.

— Esténként rettenetesen fáj — folytatja kis szünet után. — De nem ám a csonk, hanem az egész lábam, ami már nincs. Az orvos azt mondta, sokat kell tornáztatnom az izmaimat, nehogy megbénuljanak. *Ha begyógyul a seb, észre sem veszik majd, hogy műlábam van. Ezt is az orvos mondta. Csak az a szomorú, hogy öt évem lett volna még a nyugdíjig.* Mindig reméltem, sikerül baj nélkül kihúznom, hát nem sikerült. Mi lesz ezután? Ki tudja?

Hallgatom Samut, akkor is amikor nem beszél. A szavak rögzítéséhez nincs szükség. Úgy érzi, nevét már örökre kihúzták a listáról. Talán teljes értékű embernek sem tekintik többé...

— *Megviselt a baleset* — szól ismét. — Az arcom még most is olyan, mintha az előbb púderoztam volna. Most már mindegy. Megtörtént, változtatni nem tudok rajta...

Nyolc év alatt négy baleset

A nővér nyit be, tálcán hozza a vacsorát. Samu elé is oda rakja az üvegtányért, tarhonya barnállik benne, tetején parizerszelet. Az étkezés jó ürügy a búcsúzásra. Feszélyez, nyomaszt a tudat: *nekem ép mindkét lábam, neki az egyik hiányzik.*

— *Várj! Kikísérlek a folyosóig* — szól utánam. Most veszem észre a falnak támasztott mankókat. Samu a hóna alá dugja párnázott végüket és bicegve elindul utánam...

Az elmúlt nyolc év alatt Tatabánya-Alsón négy súlyos baleset történt. 1973. július 31-én *Izbéki László* kocsirendezőt a kerekek gázolták halálra a vágányok között. A baleset okát, körülményeit sohasem tudták megállapítani.

1978. május 27-én *Eck György* kocsirendező a kihúzó szerelvényt az ütközőtokon állva, lábbal akarta szétakasztani. Megcsúszott és a kerekek alá esett. Kórházba szállítás után halt meg. Tavaly *Mandula István* áldozta fél lábát a vasútnak, most pedig *Gyene Samu*...

Ki a hibás?

A szakszervezetek Komárom megyei tanácsa munkavédelmi osztályán *Nemes József* előadót faggatom.

— A területükön történt személyi sérüléssel járó baleseteket Önök is vizsgálják. Tatabánya-Alsón mennyiben sikerült megállapítani a felelősséget?

— Eck György balesete egyértelmű. A sérült maga okozta a balesetet. Mandula István csonkulása szintén önhibából következett be, mert a nagyobb sebességgel haladó kocsira akart felugrani. *A vasút egyértelműen őt hibáztatta, mi azonban vétkesnek találtuk a tolatásvezetőt is, mert nem volt a helyszínen és okoltuk a rakodókat, akik nem biztosították a tolatás végzéshez szükséges űrszelvényt.* Egyébként úgy tudom, hogy a vasút ezzel a sérülttel a lehető leghumánusabban járt el. De hadd térjek vissza a vasúti utasításokhoz, amelyek általában anyira tisztára mossák a vasutat, hogy bármiféle baleset történik, ott csak a dolgozó lehet a felelős, tehát mindenféleképpen meg kell szegni az utasítást. A baj csak az, hogy a vasút maga sem követi az előírásokat.

— Hogyan érti ezt?

— *Például sok helyütt egyenetlen a rendező-pályaudvar talaja. Ennek megszüntetése egyértelműen a MÁV feladata.* Ám a pft. munkaerőhiányra hivatkozva visszadobja a labdát és ezzel az ügy véget ér. Más példát is mondhatok. Az utasítás engedélyezi az egy személlyel való tolatást, de csak bejárással. Így azonban lassulna a munka, *ez azonban már többféle érdeket is sért. Sérti a vasútét és a dolgozóét is, aki a munkát minél rövidebb idő alatt szeretné elvégezni.* Ezért vállalják sokan a baleset kockázatát. Ha a dolgozók valamennyi előírást betartanának, olyan mértékben lassulna a munka, hogy az már a népgazdaság rovására menne. A munkavédelem tehát két malom között őrlődik...

A törmelék néhol a sínkoronáig ér

E sorok megírása előtt végigjártam Tatabánya-Alsó vágányait. *A vagonokból lehullott törmelék néhol a sínkoronáig ér, a kocsirendezőknek szinte a földig kell hajolniuk, amikor az ütközők közé lépnek.* Az állomás Pest felőli végén földkupacokba botlottam. Éjszaka akkorát estem az egyikbe, hogy még most is érzem a nyomát. A kilencedik és a tizedik vágány között félvagonnyi szén porlad legalább egy hónapja.

Ahol nincs domb, ott van gödör. A laza sínillesztéseknél a zöttyenő kerekek hatására húsz-harminc centi mélyen is kiverődött az alépítmény. Ez mind balesetveszély. Ha a dolgozónak szerencséje van, akkor éppen nem gurul arra kocsi, nem közlekedik mozdony, amikor elesett...

Weisz Ede állomásfőnök előtt ülök. Ez már csak afféle rutinkérdés, hogy mégis az eredeti témánál maradjak.

— Milyen dolgozónak ismeri Gyene Samut?

— *Samunak nem lehetett olyan munkát adni, amit becsülettel, kifogástalanul el ne végzett volna. Ami történt, nagyon sajnáljuk... Aggódnia azonban nem kell. A helye itt van a vasúton, közöttünk. Gyene Samut visszavárjuk...*

Tóth Zoltán

Ösztönző bérpolitikával

Sorozatban ért el kiváló eredményeket a szombathelyi járműjavító kollektívája

Ismeretes, hogy az ötödik ötéves tervidőszakban elért kimagasló eredményei alapján *Kongresszusi zászló és MT-SZOT vörös vándorzászló kitüntetésben részesült a szombathelyi járműjavító.* Arról azonban még kevés szó esett, hogyan érte el a kiváló eredményeit ez a járműjavító. Erre a kérdésre igyekeztünk választ keresni, amikor legutóbb Szombathelyre látogattunk.

Kiemelt feladatok

— Az évről évre növekvő feladatokhoz igyekeztünk igazítani a teljesítményeinket — hallottuk a mozdonyosztály egyik szocialista brigádvezetőjétől. S való igaz, hogy öt év alatt 34,2 százalékkal növelték a kiemelt feladatok teljesítését a szombathelyiek. Érdemes felsorolni néhányat újabb és újabb feladataik közül. Így azt, hogy 1976-ban az Mk 45-ös mozdonyok és az M 43, M 47 típusú motorok javítását vették át. 1977-ben az MDA motorok és a Gbgs kocsik javítása is az üzem profiljába került, s ugyanekkor megkezdték a munkát a pácsonyi üzemegységben. 1978 a Heks teherkocsik javítását hozta, s már jelentősen megnőtt a Gbgs kocsik száma is. Kiemelt feladata volt a pácsonyi üzemegységnek a Nyugati pályaudvar tetőszerkezetének legyártása, amit 106 ezer órai munkával, sikerrel teljesített. 1979-ben az M 43 típusú, román gyártmányú mozdonyok kerültek hozzájuk javításra. Már az első évben 33 M 43-as mozdony javítását végezték el, megbízható minőségű munkával.

A legjobban ismeri a járműjavító eredményeinek titkait. *Nagy Lajos*, az üzem volt igazgatója, aki a múlt évben más beosztásba került. Őt választották meg a Szakszervezetek Vas megyei tanácsa vezető titkárává.

— *Munkásból lettem vezető* — kezdte — *és tudtam, hogy a jó munkahelyi légkör az, ami alapvetően kihat az üzem hangulatára, a munkamorálra, s így az eredményekre is.* Ezért a munkahelyi demokrácia erősítését, a vezetők és munkások közötti kapcsolat javítását tettem az első helyre. Ez a törekvésem a mozgalom által megszabott feladatokhoz is közvetlenül kapcsolódott.

A legnagyobb erőtartalékok

— Milyen eszközökkel törekedett a kapcsolatok erősítésére?

— A megértés, a jó szó, az emberek véleményének meghallgatása kevés lett volna. A párt- és szakszervezeti bizottsággal egyetértésben a lényeget igyekeztünk megragadni, a bérpolitikát. Az volt a célunk, hogy minden dolgozó számára az általa végzett munka nehézségével és bonyolultságával összhangban alakuljon a bér. A szakszervezeti bérbizottság, a bizalmiak közreműködése révén széles társadalmi bázis segítette ezt a törekvésünket az üzemben. *Már az első évben a munkások 83,7 százalékát érintették nagyon pozitívan a bérezésben végrehajtott változtatásaink.* A többségnek tetszett, lendületet adott az új bérpolitika. Voltak azért, szerencsére kevesen, akiknek nem tetszett, hogy befellegzett a „jó bér — kevés munka" időszakának.

— *A másik legfőbb törekvésünk a munkaszervezés javítása volt. A munkás, aki dolgozni akar, joggal elvárja, hogy a feltételeket biztosítsuk számára.* Erre törekedtünk, s az eredmény nem maradt el. Kisebb munkaterületen, kevesebb emberrel is nőtt a termelés. A többlet feladatok vállalása sem jelentett túlterhelést. Bátran, s helyesen számoltuk a szocialista brigádok segítségével, de mi is támogattuk kezdeményezéseiket. *Meggyőződésem, hogy ma is ők jelentik a járműjavító legnagyobb erőtartalékát.*

— Visszatekintve az üzem élén töltött évekre, mire emlékszik a legszívesebben?

— Arra, hogy a bizalomért bizalmat kaptam. Munkásoktól, vezetőktől mindig csak kértem, s így értünk el sorozatosan kiváló eredményeket...

Antoni Alfonz negyedszázada dolgozik a járműjavítóban, amelynek 18 éve a főmérnöke. Sikereik lényege kapcsán nem a műszaki adottságokkal kezdte, hanem sokkal lényegesebbel: *a szemlélettel, amit a sajátjának vallhat ez az üzem.*

— Sohasem azt igyekeztünk magyarázni, miért nem lehet megvalósítani egy feladatot. Mindig szívesen vállaltuk az újat, bár tudtuk, hogy ez a nehézségeket is magával hozza. A célt néztük, s ez mindig megsokszorozta erőnket, találékonyságunkat. Azt tartottuk szem előtt, hogy a vasút szállítási feladataihoz szükséges járművek a lehető legrövidebb idő alatt, jó minőségben kerüljenek vissza a forgalomba.

Példákat sorolt arról, hogyan küzdöttek meg a legnagyobb gondjukal, az alkatrészhiánnyal. Elérték, hogy több járműtípus alkatrészeit már nemcsak saját céljukra, hanem több társüzem ellátására is gyártani tudják.

— Sokáig megoldhatatlan probléma volt a megrepedt motorszekrények javítása — folytatta a főmérnök. — Ezeket mindig félretettük, de miután új motorszekrényeket nem kaptunk, hegesztőink, *Szűcs László* művezető irányításával kísérletezni kezdtek a javítással. Argon védőgázas hegesztéssel sikerült megoldani, s ezt ma már elfogadott technológiaként alkalmazzuk. *Ez jelentős eredmény, hiszen egy-egy új motorszekrény 140 ezertől 200 ezer forintig terjedő áron szerezhető be, ha egyáltalán kapható...*

Egységes cselekvés

Kristóf István az üzemi pártbizottság titkára a termelést segítő munkájuk tapasztalatairól beszélt.

— *Kilenc alapszervezetünk számára a legfőbb feladatként szabtuk meg, hogy az egységes cselekvésre mozgósítsanak és karolják fel a helyes kezdeményezéseket.* Azok a párttagjaink, akik szocialista brigádvezetők, pártmegbízatásként kapták ezt a feladatot. Ez jó módszernek bizonyult, hiszen az „elszámoltatás", ki hogyan teljesíti a vállalt feladatot, az alapszervi taggyűlés nyilvánossága előtt történik. Pártbizottságunk rendszeresen értékeli az üzem gazdasági munkáját. Cselekvési programunk alapján segítjük a gondok, problémák megoldását.

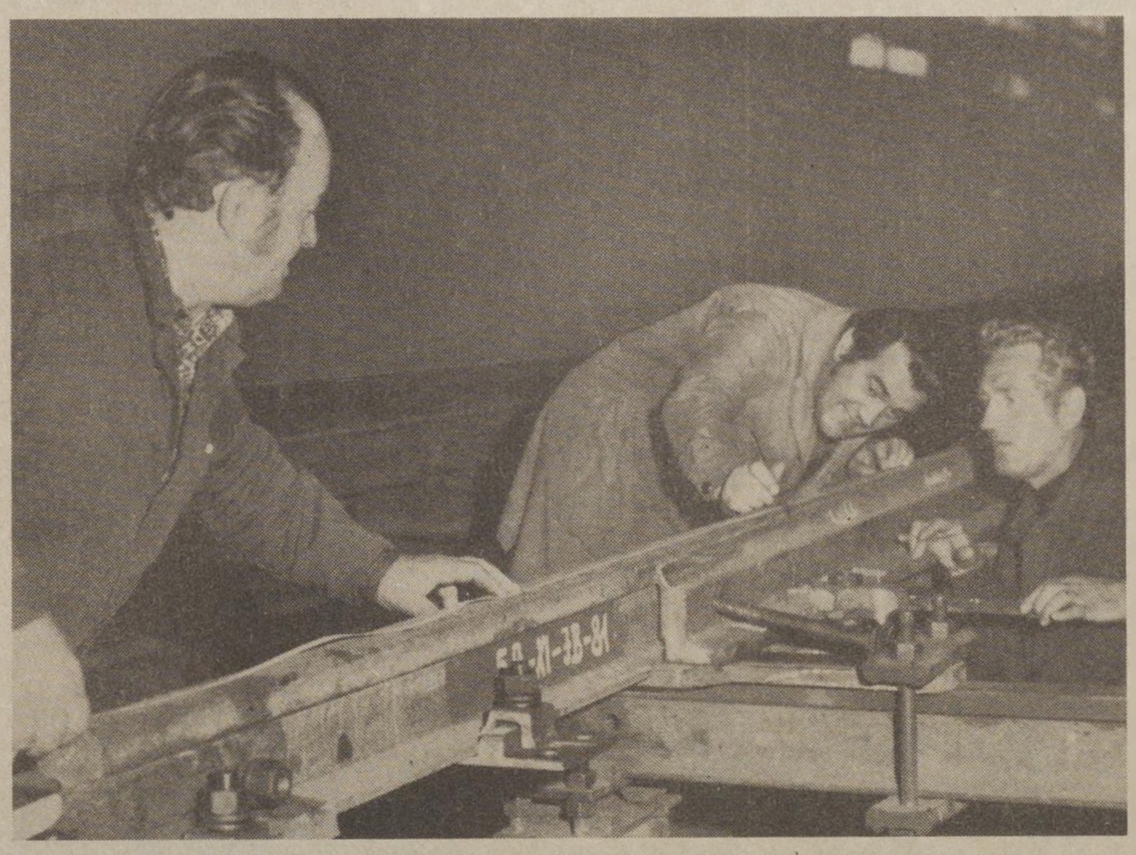
Keresve is nehezen találhatnánk még egy olyan üzemet, ahol olyan alacsony a létszámmozgás aránya, mint a szombathelyi járműjavítóban. Fluktuációjuk az 1976 évi 8,3 százalékról 1979-ben 4,6 százalékra, 1980-ban pedig 3,7 százalékra csökkent. Hogy ez minek köszönhető? — Erről *Kovács Lajost*, a szakszervezeti bizottság titkárát kérdeztük.

— *Szerintem elsősorban a jó üzemi közérzetnek. Ez nálunk lényegesen több, mint a jó színvonalú munkahelyi szociális ellátás.* Az utóbbi években sikerült elérnünk, hogy aktívan működjenek az üzemi demokrácia fórumai. A bizalmiak például nálunk már nagyon jól tudják, hogy felszólalásuk sohasem „pusztába kiálltott szó", amit elmondanak, javasolnak, annak foganatja is van. Ez nagyon fontos: *minden észrevétellel érdemben foglalkozunk, mi is, a gazdasági vezetés is.*

L. J.

Szükség volt a segítségükre

A nagykanizsai pályafenntartási főnökség GMPSz szakasza, 44 dolgozó, 4 előmunkás és 3 pályamester irányításával, április 21-től május 22-ig a dunaújvárosi pályafenntartási főnökség vonalán végzett fenntartási munkákat. Lepsény—Mezőhídvég állomások között több mint 15 kilométer hosszban, csaknem 1400 talpfát cseréltek ki és nyomtávszabályozást végeztek. A létszámhiánnyal küzdő dunaújvárosiaknak, a nyári forgalom beindulása előtt igen nagy szükségük volt a segítségre. A három szocialista brigádban dolgozó kanizsaiak, a nehéz körülmények között, otthonuktól, családjuktól távol is igen derekasan helytálltak. Jó munkájuknak köszönhetően lehetőség nyílt a vonatok sebességének felemelésére ezen a vonalrészen.



A Gyöngyösi Kitérőgyártó Üzemben az idén 850 váltó- és kitérő elkészítését tervezik, a hozzá tartozó alkatrészekkel együtt. Az elmúlt évi kimagasló munka elismeréseként májusban Kiváló címmel tüntették ki az üzemet. A szerelőcsarnokból nem kerülhet ki hibás termék. Bényei László, Kelemen Sándor és Chilkó János a 48x11-es váltót meózza (Szabó Sándor felvétele)

Élenjárók

Tapolcai dízelmozdony-szerelők

BEMUTATJUK A MUNKA VÖRÖS ZÁSZLÓ ÉRDEMRENDDEL KITÜNTETETT BÁNKI DONÁT BRIGÁDOT

Az ország tíz legjobb brigádját —, közöttük a tapolcai körzeti üzemfőnökség *Bánki Donát* szocialista brigádját — május 1-én a *Munka Vörös Zászló Érdemrenddel* tüntették ki.

— *Amikor a Parlamentben átvettük a kitüntetést, az csodálatos élmény volt* — emlékezik *Belák János* brigádvezető. — *1961-ben alakultunk. Akkor nem is reméltük, hogy egyszer ilyen magas kitüntetés tulajdonosai leszünk...*

A javítóműhely előtt dízelmozdonyok állnak. Némelyiket már elemeikre szedték, alkatrészeiket a brigád tagjai vizsgálják. Dízelmozdony szerelők, lakatosok, villanyszerelők dolgoznak a kollektívában. Az ő erényük nemcsak az, hogy kifogástalan munkát végeznek, hanem az is, hogy 2—3 nappal előbb befejezik a javítást.

— *Brigádunk 1961-ben alakult* — tájékoztat Belák János. — Hét évvel később kezdődött a nagyarányú dízelesítés. *Ma már csak az a két gőzmozdony van a birtokunkban, amelyet társadalmi munkával tartunk karban, és Tapolcán, múzeumi darabként állítják ki. A mi brigádunknak nagyon jó kapcsolatai vannak az anyagbeszerzés terén.*

— Kivel teremtettek ilyen jó kapcsolatot?

— Amikor a dízelesítés megkezdődött, mi szocialista szerződést kötöttünk az Északi Járműjavítóval szakmai továbbképzés céljából. Tőlük tanultuk a motorszerelést, aztán közülünk többen a technikumot is elvégezték. *Ebből a kapcsolatból barátság lett. Ha sürgősen kell egy alkatrész, csak telefonálnunk kell.* Az Északiból valaki kiviszi a kért szerkezetet a Délibe, onnan pedig a mi mozdonyvezetőnk elhozza nekünk. Ezért a mozdonyjavítás nálunk folyamatos.

A brigád együttműködési szerződést kötött az Északi *Lenin*, a *Hámán Kató* és *Eötvös* brigádjaival, valamint a székesfehérvári járműjavító *dr. Münnich Ferenc* kollektívájával is. A cél a kooperáció, az anyagbeszerzés és javítás könnyítése. A segítség kölcsönös. Az Északi Lenin brigádjának tevékenységét például úgy könnyítik, hogy ha a főjavításból tőlük kisebb hibával jön ki egy mozdony, azt nem küldik vissza, hanem gyorsan kijavítják, és szólnak



A kitüntetett brigád tagjai a Parlamentben, középen Losonczi Pál, az Elnöki Tanács elnöke

nekik, hogy legközelebb mire vigyázzanak.

Belák János brigádvezető közben bemutatja azokat, akik a tizenegy tagú kollektívából megkapták a kitüntetést: *Fekete Gábort, Horváth Lajost, Oszkai Jenőt, Szabó Istvánt, Marzon Gyulát, Lantos Dezsőt* és *Sipos Jánost. Czanka Gábor* és *Laborszky Elemér* még új tag.

Ez a közösség sokat fáradozik a közéletben, igyekeznek segíteni másokon. Házat építenek egymásnak, részt vesznek a népfrontmunkában, lakóbizottsági, KISZ-, szakszervezeti és pártvezetőségi tagok, valamint önkéntes tűzoltók is vannak közöttük. Ezen kívül természetesen kiváló újítók is. Az év elején vállalt öt újítás helyett tizennégyet dolgoztak ki, és valamennyit hasznosították. Társadalmi munkáik közül érdemes kiemelni azt, hogy 164 vasúti kocsi súrlódó alkatrészeinek kenését végzik el. Az utazó személyzettel is jó a kapcsolatuk. A legapróbb észrevételeket, műszaki rendellenességeket elmondják a brigádnak, és azt így könnyebb kijavítani.

— *Harminchat szocialista brigádunk közül évek óta a legjobb a Bánki Donát kollektíva* — jegyzi meg *Körmendy Lajos* üzemfőnök. — *Rájuk mindig lehet számítani. Vállalásaikat általában a főnökség érdekeivel egyeztetik és kifogástalan munkát végeznek.*

A kitüntetés átvétele után a brigád a tapolcai oktatási központban találkozott *dr. Horváth Lajossal*, a szombathelyi igazgatóság vezetőjével, akit a rendkívüli brigádgyűlésre hívtak meg. A találkozón jelen volt *Kapronczai János* igazgató helyettes is, aki több évig — mint vontatási főnök — a kitüntetett brigád munkahelyi vezetője volt. A gyűlésen a kollektíva tagjai beszámoltak terveikről, elképzeléseikről. Egyöntetűen kifejezték azt a szándékukat, hogy a kitüntetés után sem szeretnének megtorpanni. Még nagyobb lendülettel és kedvvel dolgoznak tovább...

Sz. J. I.

Születésének 200. évfordulóján

Stephenson Györgyre emlékezünk

ÚJ MAGYAR LEXIKON: „Stephenson George (1781—1848) angol feltaláló, a vasútépítés úttörője. 1814-ben ő építette az első üzemképes gőzmozdonyt. 1823-ban Newcastle-ban megalapította az első mozdonygyárat. Az általa épített és 1825-ben megnyílt vonal — a Stockton—Darlington vasút — volt az első rendszeres személyforgalmat lebonyolító gőzüzemű vasút."

A világtörténelem változatos lapjairól, mint a sötét éjszakában felcsillanó reflektor, úgy tündöklik elő egy nagy név, *Stephenson György* neve.

Nem hadvezér volt ő, aki százezres seregeket vezetett hódító utakra, melyek nyomán vér, pusztulás, szenvedés és bánat dúlták fel az embertől lakott föld bérceit-rónáit. Nem! Stephenson munkás volt a szó legnemesebb, legeszményibb értelmében, alkotó erő, aki céltudatos és kitartó munkája révén áldást, jólétet fakasztó kiváló fia lett nemzetének, híres harcos katonája a haladásnak.

Bár a gőzmozdony feltalálása, ez a leírhatatlan horderejű találmány nem kizárólag Stephensonnak köszönhető, a gőzmozdony gondolata és felhasználása először és kizárólag nem az ő agyában született meg, a gyakorlati siker mégis az ő nevéhez fűződik!

Ő volt az, aki az ideát egyes részleteiben is oly tökéletesen testesítette meg, hogy az a gyakorlati élet követelményeinek is megfelelt. Olyannyira, hogy az általa üzembe helyezett *„Rocket"* (Rakéta) gőzüzemi mozdony évtizedeken át használható volt.

156 éve, 1825. szeptember 27-én, Angliában az első gőzüzemű vonat, *a stockton—darlingtoni vaspályán* a jelenlevők nem kis ámulatára és óriási lelkesedése mellett elindult.

Hivatalosan ezt az időt tekintik az üzemképes gőzmozdony és gőzvasút megszületése idejének, s bár tény, hogy a gőzmozdonyt ettől az időtől kezdve rendszeresen használták személyek és áruk fuvarozására, a gőzüzemű vontatás kizárólagosságának ideje akkor még nem érkezett el.

Az első vonat hat liszttel és szénnel megrakott teherkocsiból, egy, az igazgatóság tagjai részére fenntartott személykocsiból, továbbá ideiglenesen személyszállításra átalakított 21 teherkocsiból, összesen 34 vontatott járműből állott. *Az utasok száma 450 volt, a vonat össz terhelése 90 tonnát tett ki.*

A vonatot maga Stephenson vezette *s a Stocktontól Darlingtonig tartó 14 kilométeres utat 1 óra 5 perc alatt tette meg.* Ez a siker határozott lökést adott és indított el a mozdonyok fejlődésében.

Születésének 200. évfordulóján a magyar vasutasság is meghajtja a megemlékezés zászlaját Stephenson György emléke előtt.

Csizmadia Ferenc

MÁV kollektív szerződés 1981—85. (2.)

Munkaviszony létesítése és megszüntetése

A július 1-én életbe lépő 1981—85. évi MÁV Kollektív Szerződés aláírására június 23-án ünnepélyes külsőségek között került sor a Vasutasok Szakszervezete Benczúr utcai központjában. Szücs Zoltán, a MÁV vezérigazgatója és Koszorus Ferenc főtitkár rövid beszédében egyaránt kiemelte: ez a kollektív szerződés, melynek tervezetét a dolgozók széles rétegei, az üzemi demokrácia minden fórumán megvitatták, a korábbiakhoz képest magasabb fokon juttatja kifejezésre mind a vasút, mind a vasutasok érdekeit.

Hogy miként, arra az olvasók is választ kaphatnak, hiszen, mint már előző lapunkban közöltük, cikksorozatban ismertetjük főbb fejezeteit, és azokra a javaslatokra is válaszolunk, amelyek ezúttal nem kerültek be az új kollektív szerződésbe. Az alábbi cikkünkben például a munkaviszony létesítéséről és megszüntetéséről adunk tájékoztatást.

A munkaviszony létesítésével, a munkaszerződés létrejöttével és módosításával kapcsolatos jogokat és kötelezettségeket a *Munka Törvénykönyve* (Mt.) és a végrehajtására kiadott jogszabályok (Mt. V.) szabályozzák, ezért e kérdésekkel a *MÁV Kollektív Szerződés* részletesen nem foglalkozik.

A kollektív szerződés és annak 2-3. sz. melléklete tartalmazza azonban azoknak a munkaköröknek a felsorolását, amelyekben fiatalkorúakat, illetve nőket — munka és egészségvédelmi okokból — nem szabad foglalkoztatni. A felsorolt munkakörökre fiatalkorúakkal, illetve nőkkel kötött munkaszerződést ezért érvénytelennek kell tekinteni.

Változó munkahelyek

A munkaviszony létesítésével kapcsolatos a kollektív szerződés 7. §-a is, amely azokat a munkaköröket sorolja fel, amelyeket a MÁV-nál külön megállapodás nélkül is változó munkahelyűnek kell tekinteni. A kollektív szerződés tervezetének vitája során *egyes szolgálati főnökségeken javasolták a felsorolás kiterjesztését más munkakörökre is. Ezeket a javaslatokat nem fogadták el. Újfelvételes dolgozók esetében ugyanis mód van arra, hogy a felek a változó munkahellyel kapcsolatban a munkaszerződésben állapodjanak meg.* A már munkaviszonyban álló dolgozók munkaszerződését pedig nem lehet a kollektív szerződés módosításával automatikusan megváltoztatni, pontosabban csak abban az esetben lehet, ha ehhez az érintett dolgozó hozzájárul. Erre pedig a kollektív szerződés módosítása nélkül is lehetőség van. Arra kell törekedni, hogy ahol ezt a foglalkoztatás jellege megkívánja, a dolgozóval a változó munkahelyben a munkaszerződés megkötésekor kell megállapodni.

A munkaviszony megszüntetésével kapcsolatos kérdéseket is jogszabályok rendezik. Meghatározott körben azonban a kollektív szerződést is felhatalmazzák a szabályozásra.

A kollektív szerződés 9. §-a az Mt. V. 21. §-a alapján meghatározza azokat a feltételeket, amelyek együttes fennállása esetén *a munkáltató csak rendkívül indokolt esetben mondhatja fel érvényesen a dolgozó munkaviszonyát.* A kollektív szerződésnek ez a szabálya fokozott védelmet nyújt a vasútnál hosszú ideje és példamutatóan dolgozó vasutasoknak. Jelentőségét különösen időszerűvé teszi a nem fizikai állományban dolgozók előírt létszámcsökkentése.

Felmondási idő

A kollektív szerződés 10. §-a a felmondási idővel foglalkozik.

A munkaviszony megszüntetésének egyik módja a felmondás, mely olyan egyoldalú jognyilatkozat, amellyel egyaránt élhet a munkáltató, vagy a dolgozó. Azért egyoldalú, mert a kívánt hatás eléréséhez: *a munkaviszony megszüntetéséhez nem szükséges a megegyezés, tehát a másik fél elfogadó nyilatkozata.* Éppen azért, mert a felmondással egyoldalúan megszüntethető a munkaviszony, szükség van egy olyan átmeneti időszakra, amely alatt a másik félnek jut idő a munkaviszony megszüntetésével általában együtt járó problémák megoldására. Ha a munkáltató mond fel, a dolgozónak időre van szüksége másik munkahely keresésére, vagy nyugdíjügyeinek elintézésére, ha pedig a dolgozó mond fel, a munkáltatónak kell gondoskodni a megüresedő munkakör betöltéséről. Ezt a célt szolgálja a felmondási, illetve felmentési idő.

Az Mt. 27. §-a lehetővé teszi a vállalatoknak, hogy a felmondási időt 15 nap és 6 hónap közötti időtartamban a kollektív szerződésben határozzák meg. Ez azonban nem kötelező, mert az Mt. V. §-a a munkaviszonyban töltött idő alapján konkrétan meghatározza a felmondási időt arra az esetre, ha erről a kollektív szerződés nem rendelkezik. *A MÁV-nál — néhány speciális munkakörtől eltekintve — nem indokolt a jogszabályban meghatározott felmondási időtől való eltérés.* Ezért a kollektív szerződés nem tartalmaz rendelkezést a munkaviszonyban töltött idő alapján járó felmondási időre. Ebből következik, hogy az Mt. V. 25. §-a szerinti felmondási időt kell alkalmazni. A jogszabályban meghatározott felmondási idő a kollektív szerződés 10. §. (2) bekezdése szerint három héttel hosszabb olyan dolgozó esetében, akinél a munkakör jellege miatt az átadás hosszabb időt vesz igénybe. *E munkaköröket a kollektív szerződés helyi függelékében kell meghatározni.* A dolgozóra nézve azonban a hosszabb felmondási idő csak abban az esetben lesz érvényes és kötelező, ha arról a munkakör elfoglalásakor írásban tájékoztatták.

Eltér az általánostól

A 11. §. a felmentési időt szabályozza. A felmondási idő alatt a dolgozó általában köteles munkáját továbbra is elvégezni. Ha azonban a munkáltató mond fel, köteles a dolgozót új munkahely keresése céljából a munkavégzés alól felmenteni és részére szabad időt biztosítani. *Ez a felmentési idő, melyre a dolgozót átlagkereset illeti meg.* A felmentési idő tartamát — 15 és 30 nap között a dolgozóra előírt felmondási idő függvényében kell meghatározni. Ezt tartalmazza a kollektív szerződés 11. §. (1) bekezdése.

A 11. §. (2) bekezdése a nyugdíjba vonuló dolgozók részére állapít meg az általánostól eltérő felmentési időt. Eszerint e dolgozókat általában 30 nap, vagy ha a felmondási idejük ennél rövidebb, a felmondási idővel azonos felmentési idő illeti meg. Ez arra az esetre is vonatkozik, amikor nyugdíjba vonulás miatt a munkaviszonyt a dolgozó szünteti meg felmondással.

Korábban gyakran előfordult, hogy a nyugdíjazás előtt álló dolgozó munkaviszonyát nem felmondással, hanem a látszólag humánusabbnak tűnő közös megegyezés útján szüntették meg. A dolgozóra nézve azonban ez a megoldás hátrányos, *mert közös megegyezés esetében nincs felmondási idő és éppen ezért a jogszabály felmentési idő biztosítását sem teszi lehetővé.*

A korábbi kollektív szerződésekhez képest új rendelkezést tartalmaz a 2. §. a munkára képes állapot meghatározásával.

Az új rendelkezés felvételét a munkafegyelem további megszilárdítására irányuló törekvés, a szeszes italtól befolyásolt állapotban történő munkavégzés rendkívüli veszélyei tették indokolttá. Az új szabály lényege, hogy meghatározza: *alkoholos befolyásoltság gyanúja esetén ki jogosult a dolgozó szondáztatását elrendelni.* A Legfelsőbb Bíróság Munkaügyi Kollégiuma nemrég megjelent 122. sz. állásfoglalása szerint a dolgozó köteles az arra jogosult személy alkoholszondázásra vonatkozó felhívásának eleget tenni. Aki ezt megtagadja, ezzel önmagában is fegyelmi vétséget követ el.

Ideiglenes munka

A kollektív szerződés 13. §-a a munkahelyen, munkakörön kívüli munkavégzéssel kapcsolatos kérdéseket szabályozza. Idetartozik a vasútnál sokakat érintő és gyakori vitát kiváltó kirendelés esete is.

Az állandó munkakörön, munkahelyen kívüli ideiglenes munka elrendelését az Mt. 35. §. (1), illetve (3) bekezdése teszi lehetővé. 1980. január 1-i hatállyal a jogszabályban olyan változás történt, hogy míg korábban az Mt. V. nem határozta meg az ideiglenes (átmeneti) idők leghosszabb tartamát, *addig 1980. január 1-től az Mt. V. 37. §. (1) bekezdés szerint ez nem lehet több naptári évenként 3 hónapnál, kivéve ha a kollektív szerződés (vagy a felek megállapodása) hosszabb időt ír elő.*

Az 1976—1980. évekre szóló MÁV kollektív szerződés 1979. december 31-ig hatályban volt rendelkezése egységesen évi 6 hónapban határozta meg a felső határt. Ennek általános érvényű fenntartása már nem volt indokolt. Ezért az új kollektív szerződés 13. §. (2) bekezdése szerint az állandó munkakörök, illetve munkahelyen kívüli munkavégzésre *csak a budapesti szolgálati főnökségekre kirendelt, forgalmi végrehajtó munkakört ellátó dolgozók kötelezhetők, legfeljebb évi 6 hónapi időtartamra.* Minden más esetben a jogszabály szerinti 3 hónapos időtartam a felső határ.

A kollektív szerződés tervezetének vitája során ez a rendelkezés nagy vitát váltott ki. Sokan javasolták, hogy budapesti kirendelés esetén is csak 3 hónap legyen a felső határ.

Dr. Halász György

(Folytatjuk)

Borbándi János látogatása

(Folytatás az 1. oldalról)

A vasutasokról való gondoskodást jelzi, *hogy az átlagkeresetek ma már meghaladják a havi 4200 forintot.* Felgyorsult a lakásépítés, az utóbbi időben 250 család ilyen irányú gondját oldották meg. A szociális létesítmények sora Eperjeskén egy új öltöző-fürdővel bővül, s megoldott az átrakómunkások bejárása is.

A miniszterelnök-helyettes és kísérete a helyszínen ismerkedett meg a körzet legfontosabb munkaműveleteivel. Először Záhonyban a kézi átrakót keresték fel, ahol *Kertész Béla* és *Kocsis József*, az egyik átrakóbrigád tagjai elmondták, hogy a nehéz fizikai munka különösen az idősebb embereket viseli meg, akiknél csökken a teljesítmény. Ennek ellenére a keresettel elégedettek, a szociális ellátást jónak tartják.

Ezután a kisgépes átrakóban a mai záhonyi gépesítettséggel, s a közeljövő újabb létesítményeivel ismerkedett Borbándi János. Fényeslitkén az északi és a déli rendező pályaudvar technológiáját mutatták be, ahol szervezési munkákkal elérték az átrakóhelyek jobb kiszolgálását, a kocsik megfelelő válogatását. Eperjeskén előbb a kisgépes műtrágya nagy ügyességet kívánó munkáját nézték meg, majd a darus átrakóban megtekintették azokat a berendezéseket, amelyeket a záhonyi rakodásgépesítési szakemberek kísérleteztek ki. Működés közben figyelték meg az ömlesztett áruk átrakóját és a széles nyomtávú szovjet kocsik rendezését.

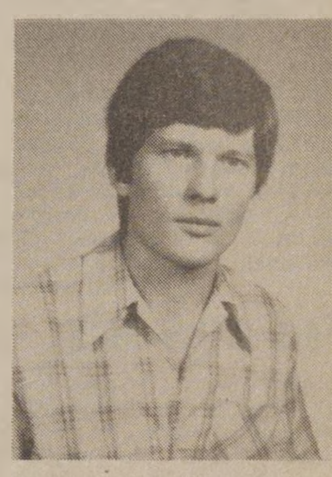
A program Záhonyban fejeződött be, ahol a miniszterelnök-helyettes a leendő vasutasvárost nézte meg, s az átrakásban dolgozó honvédségi alakulattal ismerkedett.

L. B.



Borbándi János és kísérete
(Jávor László felvétele)

Nívódíjas főpályamester



Pálfi Sándor úgyszólván már születésétől eljegyezte magát a vasúttal. A bolhói kis őrház, ahol gyermekéveit töltötte, nemcsak egyszerűen az otthont jelentette számára. A dohogó mozdonyok robaja, a vasút lüktető életritmusa szinte a vérébe ivódott. A pályaőr édesapa pedig nagy türelemmel és szeretettel adta válaszait az élénk érdeklődésű fiú unosuntalan ismétlődő „hogyan" és „miért"-jeire.

Ezek után már természetesnek tűnik, hogy általános iskolai tanulmányainak befejeztével pályafenntartási és építési szakközépiskolába iratkozott be. Ezután a győri Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola vasútépítési és pályafenntartási szakán tanult tovább. *Főiskolai tanulmányai idejére tanulmányi szerződést kötött a pécsi vasútigazgatósággal.* Egyáltalán nem titkolta szándékát, hogy a főiskola elvégzése után, édesapja főnökségénél, a nagykanizsai pályafenntartási főnökségnél szeretne elhelyezkedni. Ismerkedett jövendő munkahelyével, a munkával és a majdani dolgozótársaival. Szerénységével, tudásával hamar kivívta kollégái szeretetét.

A győri főiskolán töltött évek alatt, bár a tanulás lekötötte minden idejét, mégis kezdettől fogva lelkesen tevékenykedett az ifjúsági szervezetben, s az intézeti közösségi életben. Különösen a tudományos diákköri munka iránt érzett vonzalmat. Harmadévesként adta be első pályamunkáját, melyet a 160 km/óra sebességgel járható kitérők szerkezeti és geometriai kialakítása témakörben dolgozott ki.

Nem sokkal munkába állása után megnősült. A főnökség Nagykanizsán szolgálati lakással segítette a pályakezdő fiatalt, aki sorra tette le az előírt szakmai vizsgákat. Ez év április elsejével a *Nagykanizsa—Gyékényes—Somogyszob* vonalrész főpályamesteri teendőinek ellátásával bízták meg a fiatal üzemmérnököt. Örömmel és felelősségérzettel vállalta a megbízatást. Pedig nem kis feladat hárul rá, hiszen két olyan nagy forgalmú határállomás fenntartási gondjaival is meg kell birkóznia, mint *Murakeresztúr* és *Gyékényes.*

Az örömteli megbízatást *egy örömteli elismerés is követte.* Ez év áprilisában meghívást kapott a Miskolcon megrendezésre került *Országos Tudományos Diákköri Konferenciára,* ahol a korábban benyújtott műszaki pályamunkáját kellett ismertetnie. Előadása élénk érdeklődést váltott ki. Műszaki színvonalát és témájának jelentőségét értékelve pedig *nívódíjjal ismerték el a pályamunkát.*

Nagy Antal Géza

Berecz Miklós

PÁLYAŐR NAGYAPÁM EMLÉKÉRE

Pusztai Barna Borsod megyei pályaőrt április 4-én magas kormánykitüntetésben részesítették — olvastam az újságban. Erről apai nagyapám, egy ugyancsak Borsod megyei pályaőr jutott eszembe, aki oly korban élt, amikor a pályaőrök még nem kaptak kitüntetést. Szerettem apai nagyszüleimet. Diák koromban úgyszólván minden nyaratnáluk töltöttem faluszéli házukban, a Hasko partnál, ahol a Kácsi patak csobogott a kertek alatt. A fákon sok szilva és alma termett.

Ahogy most visszaemlékszem minderre, különösnek tartom, hogy nagyapám vasúti őrbódéjában sohasem voltam, mintha oda még közeli rokonnak se lett volna szabad belépni. Olyan hely volt az számomra, mint valami szentély. Nagyapámmal csak otthon találkoztam, *a használaton kívüli istállóban, mert ott aludt az öreg, egy kemény dikón,* mint valami szent, pedig ez a jelző egyáltalán nem illett rá. Tehén csak valamikor nagyon régen volt az istállóban. A dikó felett a menyezetről zsinóron lógott két deszka. Ezeken mindenféle holmik voltak, amelyek közül már csak a lóvakaróra emlékszem, meg egy piros szélű református zsoltároskönyvre. Ezt egyszer nagyapám, akit különben sose láttam templomba járni, leemelte a magasból, letörölte róla a port és azt mondta: — Odakint jégeső veri a kertet, nagy kárt okoz mindenfelé. — Imádkozzunk!

— De nem imádkoztunk, csak ámultunk az istállóajtóban, hogy mekkora haragja van az egek urának, akit nagyapám különben elég sokat szidott. Ilyenkor többnyire sercintett is hozzá, mert bagózott az öreg. Lehet, hogy a kemencefűtötte, takaros kis szobából ezért tiltotta őt ki nagyanyám, de lehet, hogy másért, nem tudom.

Nagyanyám, aki három fiút, meg egy lánygyereket szült, s ettől is, meg a sok munkától, hamar megrokkant. Olyan lett, mint a szedett fa, vagy a megkínzott szent. Őt aztán igazán lehetett volna szentnek nevezni, hiszen templomjáró asszony volt, mégis gyakran hajtogatta, ha az öreg után érdeklődtem, hogy *ott eszi most is a fene biztos a cafkájánál".* Ezt kezdetben nem igen értettem...

Nagyapámat mégis szerették a gyerekei. Amikor betegeskedni kezdett, s egyre gyakoribb lett a család összeseregléses, az Angyalföldön lakó Lajos fia folyvást fát vágott. Fehér ingben, fekete nadrágban, fényes cipőben feszített. Felgyűrte ingujját, s úgy dolgozott, hogy még a másvilágon is elég legyen a tüzelő az öregeknek. Lina lánya sütötte a bélest nagyanyámmal, apám pedig, egy halom újsággal a kezében, azt mesélte az öregnek, hogy mi történt a Népszövetségben, ahol Litvinov javaslatot tett az általános leszerelésre. Közben valami vinkót is töltögettek. Csáki, az orvos, ezt ugyan nem írta elő, de nem is ellenezte.

Nagyapám nemsokára meghalt. Mi unokák ott álltunk sorban a ravatal körül, az asszonyok ríttak, apám, meg a fiútestvérei könny nélkül állták a nagy gyászt (csak a pofacsontjuk mozgott serényen, erre igen jól emlékszem, meg arra is, hogy az egyik unokatestvérem, a Gyula, egyszer csak hirtelen kivágódott a sorból és usgyi neki a budinak, úgy látszik, megártott gyengécske angyalföldi gyomrának a sok „ződ gyümölcs".

Hallatlan messze volt a temető a Felvégtől, de azért apámmal mindig elzarándokoltunk oda, ha látogatóban voltunk Lina néném éknél. Vittünk pár szál virágot a közös sírra, mert odakerült mellé nagyanyám is. Ilyenkor gondolatban — sok-sok elfelejtett egykori pályatársával együtt — odaolvasom őt is olykor a kitüntetettek közé. Csontjai rég elporladtak már, de az öreg pályaőr emléke kitörölhetetlenül él bennem.

SAJTÓSZEMLE

Mit írnak rólunk?

Vasutasok munkájáról, helytállásáról, példaadó szolgálatáról, társadalmi-közéleti tevékenységéről szólnak az itt következő írások, amelyeket megyei újságogkból válogattunk.

Déli Hírlap

Az elmúlt tíz évben a miskolci Gömöri pályaudvar nyolc alkalommal nyerte el a *„Kiváló"* címet, legutóbb „Elenjáró szolgálati hely" kitüntetésben részesült. Pedig az 1980-as esztendő nem volt könnyű. A Gömöri létszámhiánnyal küzdött. Különösen büszkék a kocsitartózkodási idő csökkentése terén elért sikerekre. Az „idegen", azaz a külföldi kocsik kirakását kiemelten kezelte a pályaudvar: *a vagonok tartózkodási ideje a bázishoz viszonyítva 5 órával csökkent.* A jó eredmények elérésében kiemelkedő szerepet vállalt a 14 szocialista brigád, s annak 128 tagja. A brigádok teljesítették túlteljesítették a kongresszusi és felszabadulási munkaverseny során tett felajánlásaikat. Két alkalommal vettek részt kommunista műszakon. *Kétezer óra társadalmi munkát végeztek, amelynek ellenértékét — 28 881 forintot a gyermekintézmények fejlesztésére fizették be.* Ezen felül a brigádok további 920 óra társadalmi munkát végeztek az állomás külső és belső csinosításán.

Békés megyei Népújság

Lökösházán a Hazafias Népfront bizottság elnöke *Hadobás János*, nyugdíjas vasutas. Nagyapja és édesapja is vasúti váltóőr volt, s mint már ez sok helyen szokásnak számított: az unoka is az elődök foglalkozásához hasonló pályát választott. Kezdetben szolgálattevő volt, majd állomásfőnökként ment nyugdíjba.

Csaknem harminc éve tevékenykedik a HNF-mozgalomban. Véleménye szerint a lökösházi népfronttestületben is jól ötvöződik a fiatalok munkakedve, munkabírása és az idős emberek tapasztalata. Szinte valamennyi rendezvényen aktívan képviselik magukat a különböző generációk.

Több évtizedes eredményes mozgalmi tevékenységéért a Lökösházán szervezett magyar—bolgár barátsági napon vehette át a Hazafias Népfront elismerő oklevelét és tárgyjutalmát a HNF megyei bizottságának képviselőjétől.

Fejér megyei Hírlap

A találkozóra pontosan jött. Éjjel 3 óra 20 perckor indult Kelenföldre, reggel fél hétre érkezett vissza Székesfehérvárra. Átvizsgálta a mozdonyt, majd megfürdött, átöltözött. Nyolc órakor már beszélgettünk.

— A vasútnál sokat számít a lelkiismeretesség, a szorgalom, de legfontosabbnak a pontosságot tartom. Az utasok nem szeretnek várni. A menetrendet be kell tartani.

Vadász József 1951-ben került a vasúthoz, harminc éve dolgozik a körzeti üzemfőnökség mozdonyüzemeltetési részlegénél, 49 éves. Tíz évig gőmozdonnyal járt: 328-assal és 424-essel. 1968-tól — egy átképző tanfolyam elvégzése után — dizelmozdonyt vezet. Több típust ismer, különböző mozdonyokkal utazott már. Öt-hat évvel ezelőtt például nemzetközi gyorsot vitt egy M—61-es dízellel. Négy éve került egy M—41-es dízelmozdonyra. Legtöbbször a *Fehérvár—Budapest* vonalon jár személy- és gyorsvonattal, de ha a beosztás úgy kívánja, akkor a körzet többi állomásán is megfordul.

— Időnként nosztalgiával gondolok a gőzösre. Azon jobb volt az emberek közötti kapcsolat. De igaz az is, hogy a „vezér" és a fűtő — általában összeszokott párként — jobban egymásra volt utalva. A dízelmozdonyon az ember egyedül van a géppel: *a gép a társa.* A motorvezetőnek nagyobb a felelőssége. Ismernie kell a mozdonyok alkatrészeit, figyelnie kell legkisebb rezdüléseit is.

A mozdonyvezető hét éve pártalapszervezeti vezetőségi tag. Háromszoros kiváló dolgozó, idén áprilisban Kiváló Vasutas kitüntetést kapott. Tagja a MÁV Kiváló Brigádja címet elért *Lenin* szocialista brigádnak.

Népújság

A MÁV Kitérőgyártó Üzem dolgozói az idén is részt vettek az önkéntes, térítésmentes véradáson. A véradók többsége brigádtag volt. Igen sok szocialista brigádnak a vállalásában is szerepel a véradómozgalomban való részvétel, így például a *Bánki Donát*, a *Vasas*, a *Kulich Gyula* szocialista brigádok tagjai évről évre rendszeresen részt vesznek a véradáson.

Az üzemben a véradómozgalom majd két évtizedes múltra tekint vissza. Különösen sokan vannak ott, ahol az egység vezetője maga is véradó, mint az üzemfenntartásnál, a szerelő üzemegységnél, a forgácsoló üzemegységnél, ahonnan a véradóállomás soron kívül is biztosan számíthat a véradókra.

Legutóbb 115-en 45 liter vért adtak a MÁV Kitérőgyártó Üzemben.

Szolnok megyei Hírlap

A Szolnoki MÁV Járműjavító Üzemben dolgozik *Török János* lakatos. Hatvannégyben került a járműjavítóba. Munkája sokoldalú, motorok és kazánok javításával foglalkozik. Korábban, egy másik szocialista brigádban minden fokozatot elért. Tagja a munkásőrségnek.

Mint mondja:

— Gyermekkori élmények késztettek rá, hogy a testületbe belépjek. Édesanyám párttag volt, egyedül, nehezen nevelt bennünket, mégis azt kiabálta neki valaki ötvenhatban, hogy megállj nemsokára felakasztunk. Mi, gyerekek nagyon sírtunk, mert szerettük és féltünk is, hogy akkor mi lesz velünk. Azért lettem munkásőr, hogy egyetlen gyereknek se kelljen rettegnie. Tavaly elvégeztem Budapesten a parancsnoki iskolát. Szakaszparancsnok-helyettes vagyok.

Kelet-Magyarország

A kanyarban egy ember bukkan fel. Sárga mellénye messzire virít, le-lehajol, a sínek közt igazít valamit. Hátán táska, kezében villáskulcs. *Tóth Sándor* pályaőr, harminc éve a vasút dolgozója.

— Sosem vágyott más munkára?

— Békés, nyugodt élet ez. Igaz, nagy a felelősség, de az ember azért pályaőr, hogy figyeljen. Tizenhét évig sorompókezelő voltam itt, Bátor alatt. Most meg már lassan tíz éve pályaőr, vagy ahogy mi mondjuk, vonalgondozó.

— Hogyan kezdődik a napja?

— Reggel 5-kor kelek, biciklire ülök, kihajtok az állomásra. A falu, Máriapócs, jó három kilométerre van a vasúttól, nem járhatok gyalog. Pócson felülök a reggeli személyre, s Bátorban jelentkezem a főnökségen. Aztán gyalog elindulok vissza Pócs felé. Mert, hogy ez az én szakaszom, pontosan tíz kilométer.

Egy nap tíz kilométer, egy évben — leszámítva a szabadnapokat — durván kétezerötszáz, tíz év alatt huszonötezer kilométer. Csak az összehasonlítás kedvéért: *London és New York között a távolság 6100 kilométer...*

— Akár hiszi, akár nem — mondja Tóth Sándor — *még egyetlen napig sem voltam táppénzen!*

Tolna megyei Népújság

Május elsején volt egy éve, hogy első útját megtette az első szerelvény a dombóvári úttörővasúton.

A MÁV a gazdasági vasutat gazdaságtalansága, kihasználatlansága miatt megszüntette. A városi tanács vezetői megragadták az alkalmat és elhatározták, hogy a megszüntetett vasutat átveszik, úttörővasutat létesítenek és így teremtenek összeköttetést a hetényi parkerdővel. *Azóta vasárnaponként kétszer indul a négy kényelmes pullmannkocsiból álló szerelvény és az elmúlt héten átadott,* büfével is ellátott impozáns állomásépület várja a szabadba vágyú úttörőket, kisdobosokat, vendégeket.

De miért ne lehetne kihasználni a kisvasutat hétköznap is? — kutatták a további lehetőségeket az illetékesek.

A város fejlődésével megszűnt a téglagyár alapanyagellátásának közvetlen lehetősége, pedig a népgazdaság nem nélkülözheti azt a tizenkétmillió téglát, amit a dombóvári téglagyár egy év alatt termel.

Összeállította: Hegedüs Ferenc

Négyhónapos tanfolyam után

Úttörővasutasokat avattak Hűvösvölgyben

Június 7-én izgatott gyermekek gyülekeztek Hűvösvölgyben, az Úttörővasút üzemfőnökségén. A négyhónapos tanfolyam befejezése, s a sikeres vizsgák után most öltözhettek először úttörővasutas egyenruhába. Az úttörővasútas zenekar pattogó indulóinak hangjára sorakoztak fel az egységek.

Az elnökségben foglalt helyet *Feith Bence*, az Úttörőszövetség titkára, *Warsh Endréné*, a Budapesti Úttörő Elnökség elnöke, *Szabó Tamásné*, a Budapesti Postaigazgatóság igazgatóhelyettese és *dr. Kun Dezső*, a MÁV Tisztképző és Továbbképző Intézet igazgatója.

Tizenhat órakor harsonák jelezték az ünnepség kezdetét, majd *Rákosi Gábor*, az úttörővasút vezetője köszöntötte a megjelenteket az Úttörőszövetség megalakulásának 35. évfordulója és a tanfolyamavatás alkalmából. *Kindl Ágnes* pajtás után 180 új úttörővasutas mondta el a fogadalom szövegét. *„Az úttörőélet törvényeit, a vasút és a posta szabályait, minden körülmények között megtartom..."* Ezután a tanfolyamot végzett pajtás, majd egy távozó nyolcadikos tanuló üdvözlő szavai következtek, majd *Feith Bence*, az Úttörőszövetség titkára átadta az Úttörővasútnak a KISZ Központi Bizottság *Vörös Selyemzászlaját, és az oklevelet.* Köszöntötte az újonnan avatott pajtásokat és jó munkát, tanulást, élményekben gazdag úttörővasutas szolgálatot kívánt valamennyiüknek.

A zászlóátadás után jutalmazásra került sor. Kiváló Dolgozó kitüntetést kapott *Rákos Gábor*, az Úttörővasút vezetője. Igazgatói dicséretben részesült *Balázs Edit* állomásfőnök, *Bakó István* pályamester és *Herceg Miklós*, a vontatási kirendeltség vezetője. Többen pénzjutalomban részesültek. A felnőttek munkájának elismerése után 13 kitűnő tanulmányi eredményt elért tanfolyamhallgató kapott könyvjutalmat.

Az ünnepség az úttörővasút énekkarának, zenekarának, néptáncszakkörének és a vasútmodellezők bemutatójával ért véget.



Rákos Gábor, az úttörővasút főnöke köszönti a részvevőket



A különböző szervek képviselői szalagot kötnek a csapatzászlóra

(Óvári Árpád felvételei)

Targoncajavító bázis létesült Sárospatakon

A nemrég megszüntetett *sárospataki kisvasút fűtőházában targoncajavító bázist létesítettek.* A Vezérigazgatóság gépészeti és járműfenntartási szakosztálya a targoncajavító üzemet a miskolci járműjavító üzemegységeként működteti.

Az eddigi eredmények kedvezőek. A negyven dolgozót foglalkoztató üzemegységben az idén száz villamos és dízeltargonca nagyjavítását tűzték ki célul. Előreláthatóan tovább fejlesztik majd a bázist, és más berendezések javítására is alkalmassá teszik.

— A rokkantakért. A nagykanizsai pályafenntartási főnökség a vasutas rokkantak javára kommunista műszakot szervezett, amelyen 297-en vettek részt. Teljesítményük értéke 43 800 forint volt. Akik a kommunista műszakon nem tudtak részt venni, azok egynapi keresetüket ajánlották fel erre a célra.

A bevételek arányában növekedtek a segélyekre fordított összegek

Küldöttközgyűlést tartott

a Vasutasok Általános Biztosító Egyesülete

A Vasutasok Általános Biztosító Egyesülete június 14-én tartotta küldött közgyűlését Budapesten, a Keleti pályaudvar kultúrtermében. A Vasutasok Szakszervezetét *Koszorús Ferenc* főtitkár, a MÁV Vezérigazgatóságot *dr. Jánosi Imre* osztályvezető képviselte a közgyűlésen.

Az utóbbi három év munkájáról *Molnár László* ügyvezető elnök számolt be. A bevételek gyarapodása mutatja, hogy szilárd az egyesület vagyoni helyzete. A tagdíjakból befolyt összeg az említett időszak elején 27,4 míg tavaly 41,5 millió forint volt. Természetesen arányosan emelkedett a kiadás is, 26,3-ról 40,2 millióra.

Az egyesület biztosítási, szociális segélyezési és üdültetési feladatokat lát el. Biztosítási tevékenysége körében — temetési és baleseti segélyek címén — *11 374 személy részére 12,7 millió forintot fizetett ki. A szociális segélyekre fordított összeg is emelkedett. Az elmúlt három évben a különféle segélyekre 34,5 millió forintot fordítottak.* Korábban a tagdíjbevételnek 44, tavaly már 53 százalékát tette ki az e célra felhasznált összeg.

Az 1979. év végén létesült korszerű hévízi gyógyüdülőben egyidejűleg százan tölthetik szabadságukat, orvosi felügyelet mellett. Ezt a szolgáltatást egy év alatt 3100-an vették igénybe. A régi, ugyancsak hévízi — a szanálástól sorozatos tárgyalások eredményeként megmentett — üdülőt felújították, zuhanyozókkal látták el és modern bútorokkal rendezték be. Ebben az épületben évenként 300-an pihenhetnek. A SZOT-tal kötött megállapodás értelmében évente Mátraházán is beutalható 1300 tag.

Az ingyenes gyermeknyaraltatásnál új rendszert vezettek be: *családos üdültetés keretében 300 gyermek tölthet el két-két hetet a nyári hónapokban és a téli iskolai szünidőben.* Szólni kell még az idős tagok térítésmentes üdültetéséről, amelyet a beszámolási időszakban több mint 4600 személy élvezett. Akik ezzel a kedvezménnyel — előrehaladott koruk, vagy egészségi állapotuk miatt — nem élhetnek, azok készpénzmegváltást kapnak.

A beszámoló végén az ügyvezető elnök az alapszabály módosítására tett javaslatot, majd megköszönte az egyesület dolgozóinak, tagszervezőinek és helyi tanácsadóinak áldozatkész munkáját.

A közgyűlésen felszólalt *Koszorús Ferenc* főtitkár is. Kiemelte, hogy eredményes munkakapcsolat alakult ki a szakszervezet és az egyesület között a vasutasok szociális ellátottságának növelését illetően. Az egyesület fejlesztéspolitikai célkitűzéseit a főtitkár hasznosnak minősítette.

A küldöttközgyűlés *Bánhegyi József* elnök zárszavával ért véget.

VASÚTMODELLEZŐK KÖZGYŰLÉSE

A Magyar Vasútmodellezők és Vasútbarátok Országos Egyesülete a május 16-án tartott vezetőségválasztó közgyűlésén megválasztotta a vezető tisztségviselőket. Az Egyesület elnöke *Tongori Imre*, a Vasúti Főosztály szakosztályvezető helyettese lett. Alelnökként *Temesi Ágoston* egyetemi adjunktust, ügyvezető főtitkárként pedig *dr. Phersy Ferenc* nyugdíjas főtanácsost választotta meg a közgyűlés.

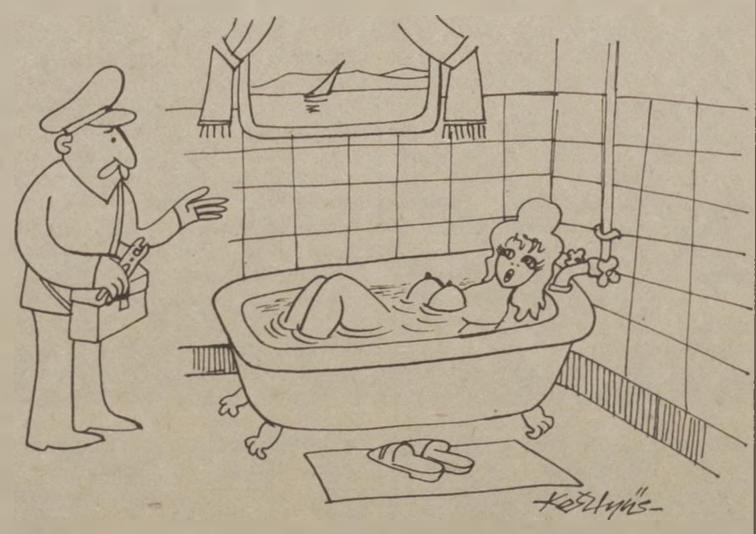
PÁLYAUDVARON



— Nézd, milyen ügyes ez a pincér. Elindulhatna a „Ki mit tud" vetélkedőn

(Kiss Attila rajza)

Összkomfortos személykocsi



Kisasszony! Kérem a menetjegyét kezelésre

(Kesztyüs Ferenc rajza)

SZABÓ BÉLA

VASÁRNAPI ÜGYELET

Az égbolt mindenütt derült, a reggeli hőmérséklet 17—19 fok. Délutánra fülledt meleg várható. Kora délután 32—34 fokig emelkedik a hőmérséklet.

A főváros ébred. A buszok, villamosok már ráálltak útjaikra. A metrólépcsők viszik az utasokat a mélybe.

A Déli pályaudvar befogad mindenkit. Érkező, induló vonatok között áramló embertömeg kerülgeti egymást.

Zsong a pályaudvar, elnyomva az Alkotás utca és a Krisztina körút zaját. A hangosbemondó állomásneveket sorol. Ebben a zajban alig érteni, hogy vonat indul: Pécs, Kaposvár, Nagykanizsa, Fonyód, Hegyeshalom, Szombathely, Balatonfüred és Tapolca felé...

●

Kalauzok állnak a vonatok mellett. Várják az indulást. Némelyek unottan, mások segítve az utasokat. A kék színű kocsik ablakai tiszták, csak egy-egy szerelvény szégyenkezik.

A 2102-es a harmadikról indul. Pontosan 6.30-ra lép az óramutató, amikor a szerelvény nesztelenül megmozdul, fokozatosan gyorsulva elhagyja a Délit, s máris feltűnnek Kelenföld feltúrt vágányai. A szigetperonokon százak várakoznak vonataikra, kapaszkodva, lökdösődve szereznek előnyt a felszállásnál.

Indulunk. Elmarad Érd-alsó, Tárnok és Székesfehérvár, de kalauzzal még nem találkoztunk. Biztosan dolgozik valahol és idő kell, míg előkerül. A kocsikban 80 ülőhely, de az utasok száma ennél jóval több. Valamikor egy kalauz két kocsit ellenőrzött, most öt kocsi is jut egyre. *Így hát 600—700 jegyet vesz kézbe, vizsgál és ellenőriz, miközben minden fülke után tovább préseli magát a zsúfolt folyosón.*

Balatonalmádi tisztán, kedves barátsággal fogad. Ide ki kellene írni *„Tiszta udvar, rendes ház"*. Aztán Füred üvegékszer építménye, Zánka, Révfülöp és Szigliget. Balra a víz, jobbra a lankák hallgatag békéje.

Szalad a vonat, s Szentgyörgyhegy után beáll Tapolca harmadik vágányára.

●

Rákos Béla vezető-oktatótiszt a vonatnál vár. Int és jelzi, hogy észrevett. Mosolyog és fehér haja fénylik.

— *Szervusz* — köszönt és tiszteleg. A regula vérében van és a kézmozdulat mindenkinek kijár.

— *Végre, hogy kiszakítottad magad* — mondja. Keményen szorít a keze. Jólesőn hallgatom ezt az ismerős hangot. Tehetséges oktató.

— *Vártalak* — mondja és indulunk befelé. Irodája egyszerű. Lakkozott típusbútorok, szekrény, szőnyeg. Néhány vasúti tárgyú kép a falon. Ez minden. Ez *Rákos* irodája. Hellyel kínál és megkérdi kérek-e kávét. Elfogadom.

— *Tíz kocsink lesz az erősítéshez* — mondja. — Csajágtól figyelik az ügyeletesek a páros vonatokat, hogy fogalmunk legyen az érkezőkről. Nehéz a vasárnapi szolgálat. Ha jó idő van, a vendégek estig maradnának. Ha rosszra fordul, mindenki azonnal indulna. Ehhez is, ahhoz is egyszerre kellene mozdony is, kocsi is. Ez a mi nyári forgalmunk nagy problémája...

Nézem *Rákos Bélát*. Nézem mélyen árkolt arcát, fehér haját. Tartása — a 40 év szolgálattól — kissé mintha meghajlott volna. De szemei nyugalmat árasztanak és rejtett optimizmust.

— *Még oktatsz?*

— Oktatok! És helyettesítem a főnököt — mondja. — Hallottad, a *Hantos* beteg. Nehezen gyógyul...

— Hallottam. Megvan még a régi oktatótok?

— Nincs! Ellenben van egy új oktatási központunk. Méghozzá felvonulási épületből.

„No hiszen" — gondolom, de nem szólok. Felvonulási épület, takarékosság.

Kint lehet már huszonöt fok. Százezrek lépnek ma a vízbe és mi a vasútról beszélgetünk. Miről másról, ha két vasutas találkozik.

— Még nem unod?

— Nem! — válaszolja határozottan.

— Az oktatást — te ezt jól tudod — soha nem lehet megunni! Aki pedig belefáradt, az hagyja abba. *Ez hivatás, elhivatottság kérdése is.* Ismét a korábbi hangsúllyal beszél.

— Nézd, az ember arra született, hogy valamit tegyen a többiekért. Valamit hagyjon maga után, amiről majd megemlegetik. Amiért érdemes volt élni. Én az oktatási központtal vagyok így. Életem nagy élménye.

Rákos negyedszázada oktat Tapolcán. Felnőtteket, apákat és fiakat egyaránt. Szakmát, műveltséget, helytállást és fegyelmet. Oktat és nevel, és már csak azokkal találkozik jobbára, akiket ő képezett ki.

— Szép munka a miénk, bárki bármit mond is! Mondják, hogy nincs becsülete. Nem igaz! Akkor volt nagyobb tán, amikor a kalauzok is rakták, rámolták a szenet a mozdonyokra a forduló kisállomásokon. Vitték a zártárcsát, zárlámpát, nagytáskát, a mentőládát, a kosztostáskát. Ma is látom, amint görnyedten bandukolnak terheikkel a vonatokhoz. Kimutat a forgalmiba.

— *Nézd ezeknek a fiúknak az arcát. Látsz rajtuk elégedetlenséget? Pedig vasárnap van. Hívná őket is a víz, a család... de tudják, hogy holnap is nap lesz.*

●

Fiatal intéző ül a forgalmi asztalnál. Rendelkezik. Neki hétköznap van.

— Korábban volt egy oktatótermünk. Talán jártál benne? Üres volt, szomorú és fakó. Aztán kifestettük. Csináltunk terepasztalt, modelleket készítettünk. Leszerelt váltózáraikat, telefont szereztünk és jelképesen zártuk a váltókat. *Megindultak a vonatok a falak között.* Bevittük a munkafolyamatokat, és kikimentünk a vágányok közé. Ám hol vagyunk ma már ettől? Tán közhelynek tűnik a vonatbefolyásolás, a biztosító berendezéstelepítés, a fénysorompó építés, a Plaszszer-géplánc. És, hogy huszonéves fiatalemberek egyedül továbbítanak vonatokat. *Mond ez valakinek újságot?* De mindehhez a szellemi hátteret, az ismeretet, a tudást, a jártasságot, a készséget és képességet előbb meg kellett teremteni.

Megáll. Csajág, Alsóőrs, Füred jelenti a vonatok helyzetét. *Rákos* figyelmesen hallgatja. Jegyez. Kérdez és válaszol. Összeáll a délutáni forgalom képe. Már tervezi a páratlan vonatokat. Figyelme csak a forgalmon van. Amikor végez, folytatjuk...

— A közelmúltban vettük kézhez az új oktatási utasítást — vált új témára. — Éppen ideje, hogy kiadták. És tudod mi a jó benne? A korszerűsége. Az, hogy ott fenn a szakosztálynál bíznak bennünk.

Hévvel és meggyőzően beszél. Mi több, ez már vallomás a munkáról.

— Azt oktatom, ami a legidőszerűbb, amire a legjobban szükség van. Rágyújt. Ki tudja hányadik cigarettára. Mélyet szippant.

— Ezt nem nélkülözhetem — mondja — noha árt, tudom, de számolok vele.

Hirtelen felém fordul!

— *Nem ugrunk oda, hogy megmézd az oktatási központot?* — kérdi.

— Menjünk — mondom. Beülünk a kocsijába. Néhány perc és kiszállunk a szép, kétszintes épület előtt. A bejárat felett MÁV-embléma. Az ajtónál fekete üvegtáblán aranybetűs felirat: *MÁV Oktatási Központ Tapolca.*

Rákos előreenged, hogy a hatás engem érjen, hisz ő maga naponta jár ide. A hűvös termek ideális légkört teremtenek a tanításhoz-tanuláshoz. Balra társalgó. Falán Széchenyi képe és neve megörökítve márványtáblán. *A folyosón azonos táblán azok neve, akik életükkel áldoztak a szolgálatért. A vasút szolgálatáért. Emlékmécs, koszorú.* Kegyelet. Csönd. Az iskolák folyosóinak és termeinek tisztelt csöndje.

Ide járnak oktatásra a forgalmi, kereskedelmi, vontatási és pályafenntartási dolgozók. A hetven személy befogadására alkalmas oktatót *Bebrits Lajosról*, a másikat *Kossa Istvánról* nevezték el. Az előretekintés és visszapillantás itt hagyomány. Olyan környezetben tanulhatnak a tapolcai üzemfőnökség dolgozói, amely lehetővé teszi a fejlett technika és technológia követését, megértését és alkotó alkalmazását. A sokoldalúan képzett vasutasok nevelése beleillik az állami oktatás rendszerébe.

Tapolcának hat oktatója van. Valamennyien értik és szeretik munkájukat. Az szb-elnök, a párttitkár, a fegyelmi és balesetvizsgáló is közülük került ki.

●

Kilépünk ismét az utcára. Visszamegyünk az állomásra. Az 1105-össel indulok vissza. Budapestre.

Rákos Béla ügyeletes tiszt áll a vonatnál. Tiszteleg. A regula érkezőnek és indulónak kijár. Elégedetten mosolyog Megmutatott valamit, amire méltán büszke. Egy darabkát az életéből...



(Kiss Attila: Balatoni nyár)

Börczki Mihály:

A VONAT

Kétezer tonna dübörög
egyetlen mozdulat mögött,
egyetlen jelben ott szorong
kétezer tonna gond,

de grammonként közé szorul,
föltartóztathatatlanul,
fojtott erővel, mint a dinamit,
a töretlen, a biztos markú hit.

És a fekete lendület
szabályos pulzussal remeg.
Suhan a zaj, csattog, dobog,
s kétezer tonna düh robog,
a táj-nyugalmú arc mögött,

acél acélra mennydörög,
sikolt a fém, jajong a vas,
— csak a kéz simul puhán
a csalhatatlan mozdulat után.

Te villám-álmodó iram,
a meglepetés kanyaraiban
átleng-e rajtad az a rémület,
hogy eléd állnak megvadult jelek,
s a döbbenettel rád üvöltenek.

Suhan a zaj, csattog, dobog,
acél acélra mennydörög,
s kétezer tonna düh robog
a táj-nyugalmú arc mögött.

Horváth Gyula:

CIGÁNYTELEP

Ezek a földházak olyanok,
mint a temetők,
az anyák szirénázó sírására
figyeljetek
ti faluk, városok,
istállótestemben megkötött
csikószívem, nagyot rúg.
Már két hete nem ríttam.
Mint cigánylányak,
úgy ülnek körül a bokrok,
táncba viszi őket
a vándorlegény-szél,
vesszőhajuk szétbomlik,
mint a sorsunk.

A Kis Sógor

A Kis Sógor már nem is volt olyan kicsi. Kiszolgált katona, érett férfi, de a családban a három éve megözvegyült menyecske most is csak Kis Sógornak nevezte.

A Kis Sógornak — vagyis Cserepes András mozdonyvezetőnek — már akkor tetszett az asszony, amikor a bátyja udvarolgatott neki, de akkor még csak kamaszodó legényke volt. Dehogy mert volna ő szólni úgy hozzá, ahogy szeretett volna, attól félt, hogy a lány kineveti, ha valami bolondsággal hozakodik elő.

A fiatalasszony három év után is gyászolta a férjét. Van egy gyereke is, de azért voltak többen, akik a gyerekkel együtt vállalták volna az asszonyt. Amikor az anyósáék is unszolták, hogy menjen már férjhez, hiszen még olyan fiatal, viccesen azt mondta:

— Megvárom, amíg a Kis Sógor megemberesedik.

Az utóbbi időben azonban ezt már nem meri mondani, mert érzi, hogy a Kis Sógor nem közömbös számára. Cserepes András is hasonlóképpen érezhet, mert ha el is ment néha szórakozni, komolyan egy lánynak sem udvarolt. Amikor a szülei sógornője jelenlétében nógatták, hogy nősüljön már meg, azt mondta:

— Várok, amíg megemberesedek.

A menyecske ilyenkor elpirult, s ezt örömmel látta a legény is, de hát soha nem mert kezdeményezni, mert még mindig sutának érezte magát a fiatal asszony közelében. Az asszony is kerülte az alkalmat, amely lehetőséget teremtett volna a fiúnak arra, hogy kinyögje, ami ott csillog a szemében. Akik azonban vonzódnak egymáshoz azokon általában a véletlenek is segítenek. Így történt, amikor a fiatalasszony átszaladt az anyósáékhoz, csak a Kis Sógort találta otthon.

— A mamáék? — nézett ijedten a fiúkra.

— Átmentek a szomszéd faluba a rokonokhoz, — mondta a legény.

— Hát akkor...

— Hova siet, Ángyikám? — kapaszkodott szóval az asszonyba András.

— Letettem a gyereket aludni — hadarta, — aztán...

— Alszik az már, mint a bunda. Na, üljék le egy kicsit! — marasztalta a fiú.

Az asszony egy pillanatra elbizonytalankodott, de végül mégis leült az asztal mellé, szemben a fiúval. Mindketten olyan zavarban voltak, hogy egymásra sem mertek nézni. Hosszú csend után a fiú bátorságot gyűjtött, s kinyögte:

— Én már régen meg akartam mondani magának...

— Ugyan mit? — kapta fel kíváncsian a fejét az asszony.

— Hát... hogy én elvenném feleségül!

Az asszony a szája elé kapta a kezét és felszabadultan kacagott.

— Aztán ezt csak így mondod? — kérdezte kacérkodva.

— Hát hogyan kellene?

— Még a nevemen sem szólítottál soha.

— Magamban, álmatlan éjszakáimon sokszor mondtam már, hogy Tercsi, Terikém...

— Hüha! — pirosodott a menyecske —, te bolondokat beszélsz, Kis Sógor.

— Maga meg miért mondja nekem még mindig, hogy Kis Sógor?

— Mert... mert... — pillogott az asszony — te sem mondtad nekem...

— Teri-kém — előzte meg.

— Ne bolondozz, te! — lépett az ajtóhoz, de András útját állta.

— Ne élj vissza a helyzettel, mert...

— Mert? — remegett a szája a fiúnak.

— Mert ti férfiak mind csak azt akarjátok.

Most meg a fiú nevette el magát:

— Szóval most már mégiscsak férfinak néz engem.

— Eressz, — kapott a kilincshez az asszony, de a fiú most az egyszer nem gyávásKodott, s úgy megölelte sógornőjét, hogy az mozdulni sem tudott. De még szólni sem, Teri nem nagyon ellenkezett. mert a száját is betapasztotta. Később visszaült az asztalhoz és megkérdezte:

— És a gyerekkel mi lesz?

— Azt is vállalom — húzta ki magát a fiú.

— Jól gondold meg, hiszen én öt évvel idősebb vagyok, mint te.

— Meggondoltam én azt százszor — ült közelebb az asszonyhoz András, és megfogta a kezét — hiszen eddig is az én fiam volt Jancsika, nem?

— Hogyhogy a te fiad?

— Hát nem én vagyok a keresztapja?

— Úgy igen. De édesapja tudsz-e majd lenni?

— Ha szeretsz, nem lesz nehéz.

— Na, én akkor most megyek — állt fel az asszony. A fiú kikísérte, és a csillagos ég alatt újra átfogta a derekát, majd a fülébe suttogta:

— Nem félsz egyedül otthon?

— Nem vagyok egyedül, a kisfiam vigyáz rám — bontakozott ki az ölelésből.

— A fiunk — igazította ki az asszonyt András.

— Ha csakugyan úgy lesz, akkor te is vigyázhatsz az álmomra — nevetett a menyecske, s boldogan futott az utcán hazáig.

Dávid József

ÁLMOM A VASÚTRÓL

A vasutasnap tiszteletére *Álmom a vasútról* címmel hirdetett gyermekrajzpályázatot a szombathelyi vasútigazgatóság művelődési bizottsága. A nyugatdunántúli vasúti szolgálati helyeken dolgozó vasutasok gyermekeitől, valamint a kőszegi és a répceszentgyörgyi MÁV nevelőotthonból és a szombathelyi vasúti óvodából 152 pályamunka érkezett.

A harminckilenc óvodás, a 61 alsó- és ötvenegy felsőtagozatos, és egy középiskolás grafittal, ecsettel, tussal rajzolta meg elképzeléseit a régi és a jövő vasútjáról. Látható volt a rajzlapokon a dolgozó ember, a gyermekek érdeklődését felkeltő vasúti objektum, és az emberi kikapcsolódást közelebb hozó sínek világa.

A kiállítást a szombathelyi MÁV Oktatási Főnökség folyosóján június elsején, délután nyitotta meg *Németh Gyula*, a területi szakszervezeti bizottság kulturális bizottságának vezetője.

A beérkezett rajzok színvonalára jellemző, hogy a bíráló bizottság egyes kategóriában többet azonos helyezésre értékelt.

Valamennyi pályázó emléklapot, a kisebbek színes ceruzákat, a nagyobbak filctollkészleteket kaptak ajándékba. A legjobbak jutalma festék- és rajzkészletek mellett egy-egy könyv volt.

A helyezettek munkáit — az időközben értékelésre kerülő közönségdíjazottakkal együtt — kiállítják a vasutasnapon a vasi megyeszékhelyen a művelődési és sportházban. Ott rendezik ugyanis a szombathelyi igazgatóság központi vasutasnapi ünnepségét.

Sz. Jakab István

HOL EDZENEK?

Toronyugrók — torony nélkül

Egy igen látványos sportág, a mű- és toronyugrás nemzetközi versenyére került sor a napokban a margitszigeti *Hajós Alfréd uszodában.* A kétnapos eseményen a BVSC sportolói vetélkedtek az SC Einheit Dresden (NDK) csapatával. A viadal immár hagyományosnak számít, a két sportkör évente két alkalommal szervez találkozót — hol Drezdában, hol Budapesten. A mostani verseny a második összecsapást jelentette ebben az esztendőben.

A részletes eredményeket a napisajtó közölte, összesítésben a vendégek szerezték meg a győzelmet 32:17 arányban. A biztos drezdai siker ellenére a felnőtt verseny két jelentős számában — női műugrás, férfi toronyugrás — *Kelemen Ildikó,* illetve Némedi révén magyar sportoló végzett az élen. (Némedi, az OSC versenyzője meghívottként szerepelt a viadalon.)

Az esemény kapcsán érdemes egy-két gondolat erejéig elidőzni a műugrásnál.

Magyarországon jelenleg mindössze két sportkör, a BVSC és az OSC működtet mű- és toronyugró szakosztályt. Ez a maroknyi társaság igen nehéz feltételek mellett készül a versenyekre, hiszen a fővárosban mindössze egy ugrótorony található, az is szabadtéri, tehát fedetlen. Ez a gyakorlatban annyit jelent, hogy télen csupán műugró-edzésekre nyílik alkalom — a margitszigeti uszoda fedett medencéjénél. (Hajdan a BVSC Szőnyi úti sporttelepén is állt egy torony, ám — műszaki okok miatt — lebontották.)

A sportág hazai szűk keresztmetszete, s a nehéz létesítményhelyzet tulajdonképpen már önmagában is magyarázat arra, hogy miért nem tudunk évek, évtizedek óta kilépni a középszerűségből. *Valóságos csoda, hogy ilyen körülmények között is akad egy Kelemen Ildikónk,* aki fiatal kora ellenére (18 éves) már hosszú esztendők óta a nemzetközi élvonalhoz sorolható.

A mostani verseny végeredménye nem véletlen, a drezdaiak sikere megalapozott, hiszen az NDK-ban számos korszerű létesítmény segíti az ottani műugrók munkáját. Bár a két sportkör között szoros a kapcsolat (a BVSC műugrói többször edzőtáboroztak már Drezdában) — ez legfeljebb enyhíteni tudja a hazai gondokat. Azokat a gondokat, amelyek a közeljövőben alighanem tovább nőnek majd, *hiszen néhány hónap múlva — fölújítás miatt — bezárják a szigeti uszodát is.*

Egyelőre még nem tudni, hogy Kelemen Ildikó és a már fölbukkant fiatal tehetségek, *Haász Kati, Somogyi Sanyi* és a többiek hol készülhetnek majd a versenyekre a margitszigeti kapuzárás után..

P. Gy.



Néptáncegyüttes szórakoztatja az üdülőket

A balatonboglári vasutasüdülőben mutatta be műsorát a nagykanizsai Kodály Zoltán Művelődési Ház néptáncegyüttese.

Az együttes az elmúlt év novemberében alakult. A tánccsoport vezetője *Horváth Zoltán* forgalmi kereskedelmi gyakornok, aki az Állami Balettintézetben végezte tanulmányait, és néptáncoktatói oklevelet szerzett. A zömmel vasutasokból álló 16 tagú csoport eddig különböző KISZ-rendezvényeken és a városi majálison lépett a közönség elé.

A balatonboglári szereplés után a főszezonban kéthetenként szórakoztatják majd az üdülőket.

Búcsú az óvodától

A székesfehérvári körzeti üzemfőnökség Széchenyi utcai óvodájában bensőséges ünnepségen búcsúztatták a nagycsoportosokat. *Horváthné Hartyáni Katalin* köszöntötte a megjelent szülőket, hozzátartozókat, majd műsorral búcsúztatták el azokat a gyerekeket, akik ősszel megkezdik iskolai tanulmányaikat.

A búcsúzó nagycsoportosok is műsorral kedveskedtek a volt pajtásaiknak.

LAKÁSCSERE

Elcserélném Budapest IX., Péceli u. 2. I/1. 84 négyzetméter alapterületű két szoba összkomfortos, kis kertes. MÁV-bérlakásomat egyszobás összkomfortos (esetleg komfortos) MÁV- vagy tanácsi bérlakásra. Érdeklődni munkaidőben a 27-77, vagy este 17-18 óráig a 272-336 telefonszámon (szombat, vasárnap kivéve) Nagyné.

Elcserélném Budapest XV., Rákos u. 106. sz. I. ll. másfél szobás összkomfortos (52 négyzetméter) MÁV-bérlakásomat három szoba összkomfortosra Budapest területén. Érdeklődni lehet napközben a 10-73/170 melléken.

Elcserélném békéscsabai két szoba, összkomfortos, II. emeleti szövetkezeti lakásomat budapesti hasonlóra, vagy másfél szobásra. Érdeklődni: Farkas Sándor 01-45-94 vagy 126-213 telefonszámon, munkaidőben.

Elcserélném három szoba komfortos, két család részére is alkalmas, Budapest XX., kerületi, kertes, MÁV-bérlakást — melléképülettel — hasonlóra, vagy két kisebb tanácsira. Érdeklődni lehet este a 834-668-as telefonszámon.

Elcserélném győri, másfél szobás, 43 négyzetméteres tanácsi lakásomat hasonló, vagy kétszobás, budapesti tanácsi vagy MÁV-bérlakásra. Cím: 9025 Győr, V., ker. Engels tér 20. III. 3. Bonnyai Gábor.

Csepel-szigeten (Szigetszentmiklóson) levő szoba-konyhás, 100 négyszögölön fekvő házingatlanomat eladom, vagy érdi, celldömölki házingatlanra cserélem. Minőségi csere esetén felajánlok még egy szoba-konyhás, 140 négyszögöles házingatlant Nagypiriten. Válaszokat a következő címre kérem: Lukácsi Károlyné, Nagypirit, Jókai u. 13.

Elcserélném Dunakeszi-Gyártelepen levő kis kertes, két szoba összkomfortos, gázfűtéses nagyméretű MÁV-bérlakásomat egy plusz 1/2 szoba komfortosra Budapest területén. Tanácsi, vagy MÁV-bérlakás is érdekel. Érdeklődni lehet: Balázs Ferenc, Dunakeszi-Gyártelep, Állomás sétány 15. I. em. 4. sz. Telefon: 82-74; 84-99, vagy 481-120 (552 melléken 16 óráig).

Elcserélném Bpest XV., ker. MÁV-telepi egy plusz két félszobás, III. emeleti összkomfortos bérlakást nagyobb tanácsi komfortosra. Esetleg egy zuglói egyszobás, földszintes öröklakást is adhatok. Cím: Budapest XV., Rákos u. 106. Perjámosi Sándorné, vagy 833-817 Moldvai Ferencné.

Elcserélnék két egymástól különálló lakást: egy Budapesttől 30 km-re lévő két szoba félkomfortos, I. emeleti kertest, valamint egy Budapesttől 20 km-re levő egy szoba komfortos szolgálatit, egy három, esetleg két szoba összkomfortos, kertes, földszintes lakásra Budapesten vagy környékén. Érdeklődni: 8—16 óra között: 66-55; 66-57; 136-885 telefonszámon.

Elcserélném budapesti, két szoba összkomfortos (külön bejáratú szobák), gázfűtéses lakást szegedi, vagy közvetlen környékén levő lakásra, esetleg kisebb családi házra. Minden megoldás érdekel. Cím: Budapest VIII., ker. Kerepesi út 2. sz. Keleti pályaudvar, Szalay Mihály.

Elcserélném Budapest VIII., Festetics u. 4. I. emeleti utcai, 92 négyzetméteres, két plusz személyzeti szobás, két bejáratú, lépcsőházi és függőfolyosói, komfortos MÁV-bérlakást, Nagy-Budapesten egy másfél szobásra, vagy kertes családi házra. Érdeklődni lehet munkaidőben a 49-71/153 melléken. A 839-152-es városi telefonszámon bármikor.

Elcserélném budapesti, egy szoba, konyha, kamra, alacsony bérű, fürdési lehetőség van, gázfűtéses tanácsi lakásomat Dunakeszin levő hasonlóra. Lehet MÁV-bérlakás is. Cím: Csálkiné, Budapest 1062, Székely Bertalan u. 3. III. 47.

Elcserélném Pusztaszabolcs központjában levő, két szoba, fürdőszobás, II. emeleti lakásomat hasonlóra bárhová, budapesti kisebb is érdekel. Érdeklődni lehet esténként a budapesti 177-927 telefonszámon.

Elcserélném Budapest, Baross téren levő, két szoba összkomfortos MÁV-bérlakásomat egy szoba, összkomfortos vagy garzon tanácsi lakásra, szolgálati lakásra jogosító munkakörben foglalkoztatott vasutas dolgozóval. **Vagy:** fenti MÁV-bérlakást és plusz két szoba összkomfortos öröklakást négyszobás összkomfortos tanácsira cserélnénk Budapest területén. Érdeklődni lehet délután 17 órától a 487-003 telefonszámon.

Budapesten, a Nyugati pályaudvar mellett, szabad rendelkezésű szoba, konyha, csak vasutas dolgozónak átadó. Érdeklődni lehet este 18 óra után a 281-387-es telefonszámon.

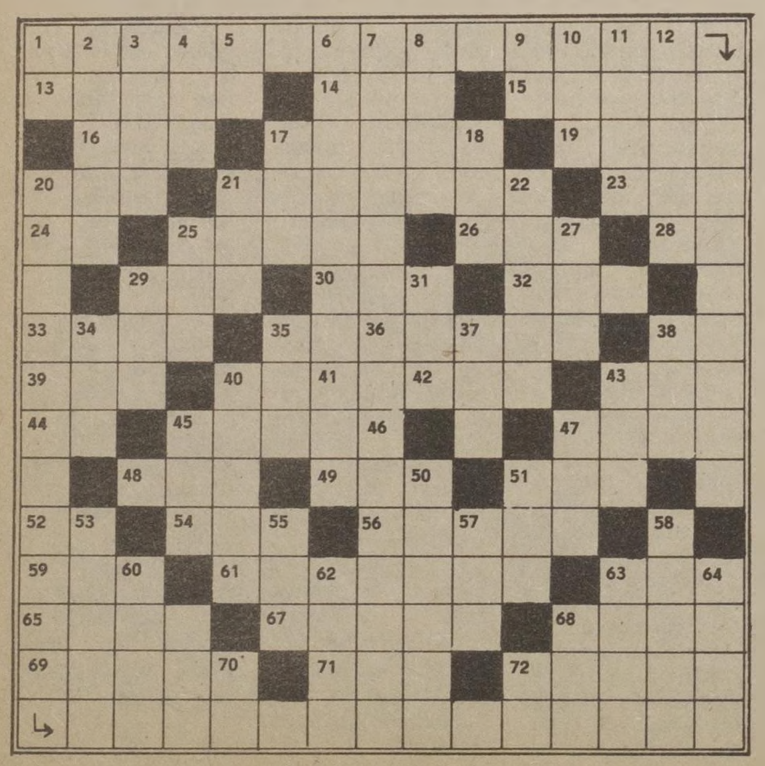
Sporttalálkozó a Tátrában

A MÁV Anyagellátási Igazgatósága már több évvel ezelőtt sportegyüttműködési megállapodást kötött a prágai Anyagellátási Igazgatósággal. Ennek keretében a két igazgatóság minden évben találkozót szervez. Legutóbb, május 14-én harminctagú magyar küldöttség utazott Pozsonyba, amelyet *Hajós Jenő* igazgató-helyettes és *Winhoffer Viktor* szb-titkár vezetett. A csoportot *Fiala Zdanek* igazgató, *Kunclova Mária* szb-titkár és *Beszdák Zdanek* párttitkár fogadta. A következő napokon a Tátrában került sor a hat labdarúgó és tizenegy női röplabdacsapat mérkőzéseire. A magyar labdarúgók voltak a legsikeresebbek, és elnyerték az első helyezésért járó kupát.

A sporttalálkozó visszavágójára szeptemberben, az anyagellátási igazgatóság balatoni üdülőjében kerül sor. (Képünkön: *Hajós Jenő igazgatóhelyettes az elnyert kupával)*



KERESZTREJTVÉNY



Vízszintes: 1. Főleg a vezetők figyelmébe ajánljuk. (Folytatása a 20. függőlegesben). 13. Neves írónk családneve (fon.) 14. Angol helyeslés. 15. Turkesztáni folyó. 16. Spanyol folyó. 17. Lágyabbá tesz. 19. Kenőcs, paszta (francia). 20. Latin üdvözlés. 21. Kis település Vas megyében. 23. Heves megyei község. 24. Voltamper. 25. Német futár, hírnök. 26. Kérdőnévmás, tárgyraggal. 28. Roló páratlan betűi. 29. A Tisza mellékfolyója. 30. Szüretelőedény. 32. Szeszes ital. 33. Önérzetében bánt. 36. Afrikai folyó. 38. Részvénytársaság. 39. Elő ellentéte. 40. Vonatkozó névmás. 42. Csak németül. 43. Szalad. 44. Személyes névmás. 45. Amerikának spanyol és portugál nyelvű része. 47. Autonóm terület a Szovjetunióban. 48. Az SZTK elődje. 49. Szovjet folyó. 51. Bibliai alak. 52. Okozat eredője. 54. ...pikus, trópusi. 56. Kos csillagkép (latin). 59. Csendháborítás. 61. Baranya megyei kis település lakója. 63. Régi. 65. ...oso, zenében tréfásan, játékosan. 67. Házi szárnyas, névelővel. 68. Jugoszláv város. 69. Bolt (ék. hiány). 71. Becézett női név. 72. Michelangelo híres alkotása.

Függőleges: 1. Az americium vegyjele. 2. Csehszlovák folyó. 3. ...ntális, keletre vonatkozó. 4. Csonthéjas gyümölcs. 5. Ecet fele. 6. A gumi tulajdonsága. 7. Ázsiai főváros. 8. Hull az eső. 9. Hangtalan hat. 10. Égitest. 11. Arab állam Ázsiában. 12. Ablakot nyit. 17. Bírósági eset. 18. Területi Egészségügyi Központ. 21. Földet ás. 22. Csempész, feketéző (német). 5. Víznyelő. 27. Lakoma. 29. Mint 54 vízszintes. 31. Az erő egysége. 34. Ilyen csiga is van. 35. Mezőgazdasági szerszám. 37. Moszkvai áruház. 38. Szeszes ital 40. A játékvezető. 41. Tejtermék. 43. Pest megyei község. 45. Helyhatározó. 46. Fúvós hangszer. 47. A juh hímje. 50. Szaúd..., arab ország. 51. Román pénz. 53. Egyiptom fővárosa. 55. Mint 49. vízszintes. 57. Járom. 58. Paté ikerszava. 60. Zsúr franciásan. 62. Fontos ásvány. 63. Dédelgetett kutya. 64. Vissza: végtelen radír. 66. Ellenzéki párt az NSZK-ban. 68. Bam ikerszava. 70. Az ezüst vegyjele. 72. Perec kezdet.

Beküldendő: vízszintes 1. és folytatásaként a 20. függőleges.

Beküldési határidő: 1981. július 17.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Konkrét, mérhető és a dolgozók által befolyásolható legyen.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 11. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Veres János, Adony vasútállomás: özv. Kocsis Jánosné, Záhony, József A. u. 19.; Illés Endre, Celldömölk, Tanácsköztársaság tér 8. V/1.; Farkasdy Dénesné, Szombathely, Mikes Kelemen u. 5.; Keller János, Pátroha, Kossuth u. 233.

HÍREK

TIT-emlékérem

A Ferencvárosi Vasutas Dolgozók Művelődési Házát, a tudományos ismeretterjesztés területén végzett kiemelkedő munkájáért a TIT aranykoszorús emlékéremmel tüntette ki. A kitüntetést Ádám György akadémikus, a TIT Országos Tanácsának elnöke adta át a TIT Kossuth Klubjában Vadász Jánosnak, az intézmény igazgatójának.

— **Környezetvédelmi nap.** A pécsi vasútigazgatóság és a KTE helyi területi szervezete környezetvédelmi napot rendezett június 18-án az igazgatóság tanácstermében. Fényes József vasútigazgató ismertette az igazgatóság környezetvédelmi tevékenységét és a legfontosabb teendőket. Ezután a témával kapcsolatban több előadás hangzott el.

— **Taggyűlés.** A debreceni körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottságának nyugdíjascsoportja taggyűlést tartott, amelyen Dávid István csoportelnök számolt be az elmúlt félévben végzett munkáról és a feladatokról. A beszámolóhoz tizenhárman szóltak hozzá.

— **Klubdélután.** Hatvanban, a vasutasok Liszt Ferenc Művelődési Házában műsoros klubdélutánt rendeztek a nyugdíjasok és családtagjaik részére. A rendezvényen tájékoztatót tartott a nyugdíjasokat érintő szociális intézkedésekről Tóth Lajos, a miskolci területi szakszervezeti bizottság munkatársa.

— **Véradás.** A hatvani csomóponton június 10-én térítésmentes véradónapot rendeztek, amelyen 74 dolgozó összesen 27 liter vért adott. A véradásban a vontatási főnökség és az állomás szocialista brigádjai jártak élen.

— **Családi est.** Ünnepi közgyűlést és családi estet tartott a közelmúltban a nagykanizsai vasutas Kodály Zoltán Művelődési Ház nyugdíjasklubja. A közel 400 résztvevőt Kersics Anka nemzetiségi énekes és a mohácsi művelődési ház délszláv zenekara szórakoztatta dalmát és macedon dalokkal.

Szabadidő-kiállítás

A szegedi igazgatóság üzemi művelődési bizottságának rendezésében június 4-én szabadidő-kiállítás nyílt Szegeden, az igazgatóság tanácstermében. A látogatók huszonkét dolgozó közel százötven hobbimunkáját szemlélhették meg. A legszebbeket díjazták. Az első díjat *Kónya Sándorné* kapta kézimunkáiért, a másodikat *Szalma Mihály* gobelinképeiért, a harmadikat *Laszlavik Béláné* csipkehorgolásaiért.

— **Jutalom a véradásért.** A közelmúltban a hatvan-salgótarjáni pft. főnökség Vöröskeresztes alapszervezetének 15 többszörös véradóját jutalomban részesítette a miskolci igazgatóság. Az összesen hatezer forint pénzjutalmat a szervezet titkára adta át.

— **Kihelyezett ülés.** A Szakszervezetek Szabolcs-Szatmár megyei Tanácsa mellett működő nőbizottság június 3-án Záhonyban tartotta kihelyezett ülését. A bejáró nők élet- és munkakörülményeinek alakulásáról, az átrakókörzet ezirányú munkájáról Rigó Zoltán üzemigazgató számolt be. A nők akadémiájának záhonyi tapasztalatairól Gyuricska Jánosné, a területi szakszervezeti bizottság nőfelelőse adott tájékoztatást.

— **Üzem és tsz szerződése.** A Jászkiséri Építőgépjavító Üzem és a jászapáti Velemi Endre Tsz szocialista szerződést kötött. Ennek keretében az üzem vállalta a hiánycikknek számító egyedi alkatrészek gyártását és segítenek a betakarítási munkálatokban is. A szövetkezet fémszórási és speciális hegesztési munkákat végez az üzemnek.

— **Emléklap az eszperantistáknak.** Az Országos Béketanács a békemozgalomban kifejtett kiváló munkáért emléklappal tüntette ki a tatai vasutas eszperantista csoportot. Tevékenységük egész Komárom megyére kiterjed. Több felnőtt, illetve általános iskolai eszperantista nyelvcsoportot szerveztek.

Hibaigazítás

Lapunk június 16-i számának 1. oldalán nyomdahiba miatt tévesen jelent meg a vasút májusi szállítási teljesítményéről szóló cikk főcíme. A cím helyesen a következő: A vasút májusi szállítási teljesítménye: 25 millió 263 ezer utas és 11 millió 189 ezer tonna áru.

— **Tűzoltóverseny.** Kisvárdán rendezték Szabolcs-Szatmár megye önkéntes és vállalati tűzoltóinak járási szintű versenyét, amelyen a záhonyi üzemigazgatóság hét raja is jelen volt. A vállalati kategóriában a GRF Eperjeske-átrakó pályaudvar tűzoltói harmadik helyezést értek el.

Halálozás

Június 4-én, 60 éves korában meghalt Szentesi Sándor, a MÁV Magasépítési Főnökség nyugalmazott szb-titkára. 1947-ben került a vasúthoz kőművesnek. Utána különböző beosztásokban dolgozott, miközben rendszeresen képezte magát. Két évtizedet töltött a szakszervezeti mozgalomban, mint függetlenített szb-titkár. Két évig a vasutas-szakszervezet szervezési és káderosztályának a munkatársa volt. Közéleti tevékenységéért, kiemelkedő munkásságáért a Munka Érdemrend ezüst fokozatával és a Szakszervezeti Munkáért arany fokozattal tüntették ki.

Temetése június 10-én volt az isaszegi 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 Lapkiadó Vállalat
1964 Bp. VII., Rákóczi út 54.
Telefon: 224—618
Felelős kiadó: dr. Jandek Géza
a Népszava Lapkiadó Vállalat
igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 215—11 859
81—2845. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460—6000

A MÁV Magasépítési Főnökség

építésvezető, művezető munkakörre

felvételre keres

egyetemi, főiskolai

(építész-, építőmérnök, magasépítési üzemmérnök)

végzettséggel rendelkező munkavállalókat,

továbbá

építőipari munkahelyi technikusokat.

Jelentkezés személyesen:

Budapest VI., Bajcsy-Zs. út 25.

Telefon: 315—500.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXV. ÉVFOLYAM, 14. SZÁM — ÁRA: 1,30 FORINT — 1981. JÚLIUS 13.

A TARTALOMBÓL:

Ne csak az év elején (2. oldal)

Érdek és nevelés (3. oldal)

Az ütközőjavítás mesterei (4. oldal)

Hogyan kell értelmezni a törvényes munkaidőt? (5. oldal)

NYÁRNYITÁNY

Lényegi tanácskozásokkal, továbbhaladásunk mikéntjét rövidebb-hosszabb távra megszabó határozatokkal köszöntött be az idei nyár. Előbb június végén, itthon, a parlament épületében tanácskoztak országgyűlési képviselőink egyebek között arról is, amiről július elején a Vitosa lábánál, Szófiában szó esett. Jelesül: *miként gyorsíthatnánk fel a fejlődést hazánkban és a szocialista gazdasági közösség — a KGST — tagállamaiban, miként lehetünk képesek együttműködve, egymást segítve és erősítve alkalmazkodni a világban végbemenő folyamatokhoz.*

Az országgyűlés nyári ülésszakán a Ház tagjai az 1980. évi költségvetés teljesítését-tapasztalatait vizsgálva összegezték a soros teendőket. Egyebek között azt: *hogyan célszerű gazdálkodnunk az idén, jövőre — a most kezdődött hatodik ötéves tervidőszak esztendeiben.* A Kölcsönös Gazdasági Segítség Tanácsának XXXV. ülésszaka Szófiában nem kisebb összegezésre vállalkozott, mint hogy felmérje: milyen eredményhez vezetett a szocialista gazdasági integráció tíz évvel ezelőtt elfogadott komplex programja, s hogyan kell — éppen e nagyívű program szellemében — még következetesebben összehangolni lépteinket. Összehangolni itthon — erről tárgyaltak Budapesten, s összehangolni a közös utat együtt felvállaló országokban — erről határoztak Szófiában.

Itt is, ott is méltányolták az eredményeket. A magyar parlamentben egyebek mellett azt, hogy céltudatos munkával sikerült közelebb jutnunk a népgazdasági egyensúly megteremtéséhez, s mind több egészséges folyamat segíti a gondok orvoslását. A szófiai nemzeti kultúrpalotában a többi között azt, hogy országaink kihasználták a szocialista rendszer előnyét, saját erőfeszítéseikkel, s a kölcsönös együttműködésre támaszkodva megnövelték gazdasági és tudományos-műszaki potenciáljukat. Ám nem palástolták a hiányosságokat sem, amelyek — itt is, ott is — akként összegezhetők: *következetesebben kell élnünk adottságainkkal és lehetőségeinkkel, meg kell újítanunk és a célokkal jól összehangolnunk a végrehajtás eszközeit.*

Nincs olyan döntés, amelynek végrehajtása ne rajtunk — emberek millióin, tízmillióin múlna. Nyilvánvaló az is, hogy napjainkban a hasonlóságban is különböző feladat vár a szovjet kohászra és a bolgár gépgyártóra, a lengyel bányászra és a magyar vasutasra. De olyan gazdasági közösségben élünk-dolgozunk, amelynek társadalmi-politikai útja egy irányba vezet, s minden egyes tagja közös felelősséget visel. A záhonyi, ferencvárosi, rajkai, curtici magyar vasutason csakúgy múlik, hogy időben-épségben érkezik-e egy szállítmány rendeltetési helyére, mint országhatárainkon túl a csapi, rusovcei, és curtici román társán. Magyarország köztudottan fontos tranzit-útvonal, a mi pontosságunkon is múlhat egy-egy bolgár, csehszlovák, NDK-beli, román, lengyel, szovjet — és természetesen magyar — nagyüzem termelése.

Szűken vett szakmánknál — hivatásunknál — maradva mi is érzékeljük a közös vagonpark, az OPV előnyeit, s mert egy szállítási lánc részei vagyunk, tudjuk: *hol és hogyan lehetne zökkenőmentesebbé tenni a nagyfontosságú termékek és termények fuvarozását.* Kölcsönösen, gazdaságosan, egymást segítve — értelemszerűen ezt tartalmazzák a KGST betűi. S e három fogalom a legnagyobb és a legkisebb közösségben egyaránt az ésszerű munka alapfeltétele.

— földes —

NAPIRENDEN

az új MÁV Lakásügyi Utasítás

Július 2-án ülést tartott az elnökség

A vasutas-szakszervezet elnöksége július 2-án ülést tartott. A testület elsőnek a *MÁV Lakásügyi Utasítását* és a munkásszállók korszerűsítésének programjáról készült előterjesztést vitatta meg.

Mint azt az előterjesztők hangsúlyozták, a MÁV 1971-ben kiadott lakásügyi rendelete és annak végrehajtási utasítása az azóta eltelt tíz év alatt sokszor változott. Emiatt helyenként bonyolulttá, áttekinthetetlenné vált. *Ezért a vasút és a szakszervezet vezetői úgy döntöttek, hogy az időközben bekövetkezett változások figyelembevételével új utasítást kell készíteni.*

Az elnökség elé került új lakásügyi utasítás szerkezetében és szövegezésében pontosabb a korábbinál, elvei azonban nem változtak. Az utasítás a lakásgazdálkodás alapelveivel összhangban rögzíti azt a követelményt, *hogy vállalati bérlakás és társasház iránti kérelmet csak az nyújthat be a MÁV-nál, akinek érvényes tanácsi lakásigénylése van.* A panaszokból, információs jelentésekből gyakran kitűnik, hogy főként Budapesten, nem kevés azoknak a vasutasoknak a száma, akik a MÁV-tól kérnek lakást, holott ha tanácsi lakásigénylést is benyújtottak volna — különösen a nagycsaládosok — már régen lakással rendelkeznének.

Az új lakásügyi utasításban egyebként egyértelműen rögzítették, hogy név szerinti bérlőkijelölésre adott felhatalmazást követően, amennyiben a kijelölt dolgozó a MÁV Lakásügyi Utasításban foglalt feltételeknek megfelel, *akkor a személyre szóló döntést a felsőbb szervek nem változtatják meg.* Természetesen a nagyobb hatáskör nagyobb felelősséget is ró a szolgálati vezetőkre és a szakszervezeti bizottságokra.

Az egységesítési törekvéseket szolgálja az is, hogy a lakásjuttatás egyes mozzanataihoz — kérelem, lakáskiutalás, lakásbérleti szerződés stb. — az utasítás központilag készített, egységes nyomtatványt rendel el. Ezzel megszűnik a vasútigazgatóságok által házilag szerkesztett, tartalmilag, formailag is lényegesen eltérő és jogilag sem mindig elfogadható okmányrendszer.

Az új szabályozás, a szolgálati jelleg megszűnése esetén lehetőséget biztosít a lakás vállalati bérlakássá történő átminősítésére.

Az elnökség úgy értékelte: az új MÁV Lakásügyi Utasítás megfelel a szocialista törvényességnek és alkalmas arra, hogy jól szolgálja a vasút, illetve a vasutasok érdekeit. Ugyanakkor javasolta a testület, hogy a vitában elhangzott észrevételek és javaslatok figyelembevételével a szükséges módosításokat el kell végezni és július 1-től ennek szellemében kell a lakásügyeket intézni.

Ezután megtárgyalta és elfogadta az elnökség a munkásszállások korszerűsítésének programját a VI. ötéves terviőszakban. Az előterjesztőkkel megegyezett a vélemény abban, hogy a tervidőszakban a budapesti terület munkás-

(Folytatás a 2. oldalon)

MSZBT-vetélkedő

A Budapest Nyugati csomópont *Magyar—Szovjet Baráti Társasága* vetélkedősorozatot rendezett június 22-én abból az alkalomból, hogy negyven évvel ezelőtt ezen a napon támadta meg a Szovjetuniót a fasiszta Németország.

A kétfordulós vetélkedőn 165 szocialista brigád vett részt. Közülük tíz csapat került a döntőbe. A győzelmet a Nyugati műszaki kocsiszolgálati főnökség *Széchenyi* szocialista brigádja szerezte meg, megelőzve a terézvárosi pályafenntartási főnökség *Radnóti* és *Gagarin* brigádjait.

Névadó ünnepség

A püspökladányi körzeti üzemfőnökség gazdasági és társadalmi szervezete a 31. vasutasnap tiszteletére névadó ünnepséget rendezett a püspökladányi járási pártbizottság tanácstermében.

Ez alkalommal 25 kisgyermek nyakába kötötték fel az általános iskola kisdobosai a kék nyakkendőt.

Az anyakönyvvezető köszöntése után minden gyermek ajándékot kapott.

A Touropa sikere

A MÁV és az Utasellátó együttműködése a nyugati turisták színvonalas utaztatásáért

Az elmúlt évekhez hasonlóan az idén is biztatónak ígérkezik a *Touropa-Alpen-See* forgalom, amelyben a MÁV és az Utasellátó Vállalat is részt vállalt. Június 6. és szeptember 5-e között a Balatonra utazó nyugati turisták — akik *Hamburgból, Dortmundból* és *Bécsből* utaznak Siófokra — Hegyeshalomnál lépnek hazánk területére. Az Utasellátó az étkezőkocsiban ebéddel látja el a vendégeket, az egyhetes itt-tartózkodás után pedig — visszaútban — vacsorát szolgál fel.

Az első csoport (88 vendég) június 6-án érkezett Siófokra, és az ebédet már a korszerű NDK gyártmányú étkezőkocsiban fogyasztották el. Ezen az úton *Mészáros György*, a Keleti pályaudvar mozgószolgálati üzemcsoportjának a vezetője is jelen volt. A MÁV és az Utasellátó jó együttműködése, a korszerű étkezőkocsik lényegesen emelik a turisták utaztatásának színvonalát.

(Drégely)

Szocialista brigádok

A tiszta környezetért

Nagykőrös állomás szocialista brigádjai az elmúlt évtizedben igen sokat tettek a tiszta környezet fenntartása érdekében. A brigádok vállalásai nyomán érték el, hogy évről évre folyamatosan megvalósul az állomás parkosítása, az utasforgalom lebonyolítására szolgáló helyiségek állandó tisztán tartása. Minden évben gondoskodnak a külsőtéri padok, korlátok, szegélyek, biztonsági határjelek, aknafedők, sziget peronszegélyek festéséről és meszeléséről, folyamatos tisztán tartásáról.

A szegedi igazgatóság által meghirdetett *„Tiszta szolgálati hely”* cím elnyerésére indított mozgalomhoz az állomás kollektívája elsőként csatlakozott.

A „Tiszta környezetért” mozgalomban elért eredményeikkel kivívták, *hogy Nagykőrös évek óta az igazgatóság legtisztább és legszebben virágosított állomása.* A rendért és tisztaságért a szocialista brigádokon kívül az állomás KISZ-szervezete vállalt védnökséget. A környezetvédelem terén elért eredmények elismeréseként 1977. november 7-én megkapták a megyei Vöröskereszt dicsérő oklevelét. 1978-ban, 1979-ben és 1980-ban az állomás kollektívája *az igazgatóság területén első helyezést ért el és három alkalommal nyerték el a Magyar Vöröskereszt „Környezetvédelemért” adományozott emlékplakettet a vele járó 3000 forint pénzjutalommal.* A rendért és tisztaságért az utasoktól is több alkalommal kaptak elismerő sorokat.

A környezetvédelmi tevékenységben sokat segít az állomás szakszervezeti bizottsága és Vöröskereszt-szervezete.

Ezeradagos üzemi konyha épült Székesfehérváron





Július 6-án, a 31. vasutasnap tiszteletére ezeradagos üzemi konyhát adtak át a Székesfehérvári Járműjavító Üzemben. Az impozáns, kétszintes épületet a MÁVTI tervezte. A kivitelezés 26 és fél millió forintba került. Az éttermet a Ferihegyi Vendéglátóipari Vállalat üzemelteti. A szakácsok munkáját korszerű gépek, berendezések segítik. Az étteremben háromszázan étkezhetnek

Ilyen modern főzőüstökben készül az ebéd
Az önkiszolgáló étterem pultjánál nem kell sokáig sorban állni
(Laczkó Ildikó felvételei)

Brigádtalálkozó a Törekvésben

Az Északi Járműjavító dízelmozdonyokat javító 6/b osztályának termelésirányítói 1974-ben határozták el, hogy brigádot alakítanak. A német munkásmozgalom vezéralakjának, *Ernst Thälmannak* a nevét vették fel. Már ekkor kapcsolatba kerültek a Német Demokratikus Köztársaság követségével. Másfél éve pedig az NDK Kulturális és Tájékoztatási Központjával, amelynek igazgatója *Erwin Skieb.* Ő a patornálója a brigádnak is. A Thälmann brigád a Törekvés Művelődési Központ brigádklubjában félévenként találkozik, és ott értékelik munkájukat, megbeszélik terveiket.

Legutóbb június végén találkoztak. Vendégük volt Erwin Skieb is.

— *Örültünk annak, hogy kapcsolatba kerülhettünk ezzel a brigáddal* — mondta az NDK-centrum igazgatója. — *Terveink között szerepel, hogy a Magyarországon dolgozó tizennyolc Thälmann brigádot megismertessük egymással.* Mi segítenénk megismertetni az NDK tudományos és műszaki fejlődését, kultúráját, művészetét. Közös találkozókat is szervezünk majd a mi országunk hasonló nevű brigádjaival.

Szántó Imre brigádvezető tájékoztatta a vendéget és a brigád tagjait elmúlt félévi eredményeikről, terveikről. Elmondotta azt is, hogy az üzemvezetőkből, próbavezetőkből, utalványozókból álló kollektíva tagjai az üzemben más brigádokat is patronálnak. Emlékeztetett arra, *hogy jövőre lesz 10. évfordulója az NDK-beli Ottó Grotewoll vasúti járműjavító üzemmel való együttműködésnek.* Erről a jubileumról külön is megemlékeznek majd.

Sipka Tamás

Ülést tartott az elnökség

(Folytatás az 1. oldalról)

szállás-ellátottsági színvonalának javítását kiemelt feladatnak kell tekinteni. A terv egyébként 1300 új férőhely létesítését irányozta elő, melyből 1100-at Budapesten kell biztosítani. Ezzel egy időben javítani kell a meglevő szállások színvonalát és kapacitásuk kihasználását is.

Ezt követően az elnökség az állami felnőttoktatás további feladatairól, valamint a tömegpolitikai oktatás és a tisztségviselői képzés 1980/81. évi tapasztalatairól és a jövő évi faladatokról szóló jelentést vitatta meg.

A jelentés megállapította többek között, hogy gyarapodott a tömegpolitikai oktatásban részt vett propagandisták szakmai, politikai ismerete. Az oktatásokon 44 500 szakszervezeti tag vett részt. Különösen nagy sikere volt a januártól bevezetett bizalmiak és gazdasági vezetők együttes képzésének. Népszerű volt a levelező tagozatos oktatás is. Ezeken általában a családos anyák vettek részt.

A balatonkenesei oktatási központban 18-féle tanfolyamon összesen 1700 tisztségviselőt képeztek. Előtérbe kerültek a kiscsoportos gyakorlati foglalkozások, és emelkedett az előadások színvonala. Erősödött a kapcsolat a szakszervezeti bizottságokkal, figyelemmel kísérték a tanfolyamot végzett tisztségviselők beilleszkedését.

A testület ezután megtárgyalta a vasutas-szakszervezet vezető testületeinek második félévi munkatervét. A központi vezetőség a februárban tartott ülésén határozta meg szakszervezetünk 1981. évi feladatait. Ennek lényege a kongresszusi határozatok végrehajtása, az idei gazdaságpolitikai célkitűzések megvalósításának segítése, és a szakszervezet belső szervezeti életének fejlesztése.

A második félév egyik fontos eseménye lesz az ötnapos munkahétre való áttérés feltételeinek a biztosítása. Ez azért igényel körültekintő munkát, mert az ötnapos munkahét miatt sem a dolgozók bére, munkakörülményei, sem pedig a gazdasági eredmények nem változhatnak kedvezőtlenül.

A munkatervben szerepel ezenkívül a jövő évi vállalati tervjavaslathoz kapcsolódó szakszervezeti feladat, a MÁV bérpolitikai intézkedései és a lakásalap felosztása. Napirendre kerül továbbá a MÁV törzsgárdaszabályzat módosítása, az egyéni védőfelszerelések, védőruha-ellátás felülvizsgálata, valamint az aktuális üzem- és munkaszervezési feladatok.

Szakszervezetünk belső szervezeti életével összefüggésben megvitatják majd a szervezeti és működési szabályzat módosítását, felülvizsgálják az érvényben levő határozatokat.

Az elnökség állásfoglalása alapján az oktatás és a második félévi munkaterv a július 23-án összeülő központi vezetőség napirendjére kerül. Ezen az ülésen számol be a központi vezetőségnek Szücs Zoltán, a MÁV vezérigazgatója a vasút első félévi munkájáról.

NAGYOBB FELELŐSSÉGGEL

Ne csak az év elején

A brigádvezető magabiztosan, igazsága tudatában jelentette ki: *most a munka, a minőség meg a takarékosság a fontos, nem a művelődés. Meg aztán kinek van ideje arra, hogy munka után művelődjön? Megy a vonat és otthon vár a kert, az építkezés.*

Ez a kijelentés egyfajta helytelen szemléletet tükröz. Nem véletlen, hogy az 1981. évi művelődési célkitűzések többsége nem jutott túl az általános, a formális vonásokon. Íme néhány példa a szocialista brigádok ez évi vállalásaiból: *„Politikai tudásunkat bővítjük... A szakmai oktatásokon részt veszünk... A művelődést és a szórakozást, az előző évhez hasonlóan vállaljuk... Az ünnepi rendezvényeken részt veszünk... Rendszeresen figyelemmel kísérjük a rádió és a televízió adásait...”*

Mérhető vállalásokat

Általános fogalmazások ezek, amelyek arra intenek, hogy a munkahelyeken nagyobb felelősséggel kell segíteni a brigádok művelődési vállalásait. *Egyrészt azért, mert ami nem mérhető, azt értékelni sem lehet, másrészt a munkát, a termelést ma már nem lehet különválasztani a művelődéstől.* Még pontosabban fogalmazva: a gazdasági tennivalókkal összhangban folyamatosan kell segíteni a kulturális feladatok végrehajtását. Még pedig a feltételek megteremtésével, a művelődési lehetőségek szélesítésével.

Közismert, hogy vannak objektív nehézségek, amelyekkel — a feszítettebb gazdasági tervek, a magasabb szintű minőségi követelmények mellett — szembe kell nézni. Például, a bejáró vasutasok időhiánya, a munkaterületek szétszórtsága, az utazók változó szolgálata, mind olyan tényező, amely valóban csökkenti a művelődés lehetőségeit. Igaz, hogy a szocialista brigádok, a közművelődést irányító, segítő munkahelyi vezetők az objektív okokról nem tehetnek, de az rajtuk is múlik, hogy a meglévő lehetőségekkel változatosabban, ötletesebben, tartalmasabban éljenek.

Tartalmasabb célkitűzéseket

Helytelen lenne elhallgatni azt a segítséget, amelyet a művelődési intézmények és a művelődési bizottságok, az „Ajánlások” kiadásával nyújtanak. Sok helyütt terjedelmes témajavaslatokkal hívják fel a figyelmet, a különböző tanulási, kulturális lehetőségekre. Ezek azonban az esetek többségében csak általános javaslatokat tartalmaznak. A brigádok, hogy könnyen és gyorsan oldják meg feladatukat, többnyire az ajánlások általános szövegét másolják le. *Mennyivel konkrétabb, tartalmasabb célkitűzések születnének, ha egy-egy brigád — immár a sajátos körülményeiket figyelembe véve — a közös érdek, az egyéni képesség és képzettség, s az érdeklődési kör alapján határozná meg a tennivalókat.* Ehhez persze alapos helyzet- és emberismeret szükséges, valamint az, hogy a hármas jelszó egységét s a kölcsönhatások összhangját, vezetők és beosztottak egyformán jó módszerekkel próbálják megvalósítani.

Milyen módszerekről lehet szó? Olyanokról, amelyek segítenek az előbbrelépésben anélkül, hogy újabb tehertételt jelentenének. A tennivalók meghatározásában, s a munkahelyi lehetőségek biztosításában fontos szerep hárul a művelődési bizottságokra. Ha például jól tervezik meg a munkahelyek közművelődési feladatait, és megfelelően koordinálják a különböző szervek ilyen irányú tevékenységét, *ha időszakonként napirendre tűzik és vizsgálják a hármas jelszó egységének érvényesülését, akkor időben javaslatot tehetnek a változásokra, és ösztönözhetnek a kedvezőbb feltételek megteremtésére.*

A brigádnaplóba ragasztott színház- és mozijegy nem sokat árul el az élmény hatásáról. A művelődés feladatainál az adminisztráció, az önigazolás nem is lehet főcél. Sokkal többet jelent, ha egy-egy könyv, tárlatlátogatás, irodalmi vita vagy országjáró kirándulás ismereteit, élményeit osztják meg egymással a brigádtagok. Ha a tanuló munkatárs követendő példát mutat, kedvet csinál a többiek számára is.

Év közben is kell a segítség

A személyes, baráti beszélgetéseknek, tapasztalatátadásoknak nagy vonzereje van. Erősíti a közösségi szellemet, javítja az emberi kapcsolatokat, és mindenekelőtt gyarapítja az ismereteket. Szocialista brigádon belül az egyének adottságai, képességei, igényei és lehetőségei különbözőek. A munkahelyek és művelődési intézmények vezetőinek, társadalmi bizottságainak nehéz, de egyúttal szép feladatát éppen az jelenti, hogy az egyéni sajátosságokat figyelembe véve, *segítsék a személyiség sokoldalú fejlesztését.*

Ehhez természetesen az szükséges, hogy a szocialista brigádok művelődésével, *ne csak az év elején megtett vállalások időszakában, illetve a teljesítés év végi értékelésénél foglalkozzanak.* Tegyenek meg évközben is mindent az igények felkeltése, a munka és művelődés kedvezőbb kölcsönhatása érdekében.

Pálinkás Katalin

DR. TELEK JÁNOS
1926–1981

Mély megrendüléssel és fájdalommal tudatjuk, hogy dr. Telek János, a Magyar Államvasutak vezérigazgató-helyettese, a Magyar Szocialista Munkáspárt MÁV vezérigazgatósági bizottságának tagja, 1981. július 2-án elhunyt. Temetése július 13-án lesz a Rákoskeresztúri temetőben.

MÁV-vezérigazgatóság és az MSZMP bizottsága

Dr. Telek János 1926. május 31-én született Budapesten. Munkáscsaládból származott és maga is munkásként kezdte meg életútját. Korán kapcsolatba került a munkásmozgalommal, már 1945-ben szervezőként vett részt a MADISZ munkájában. Még ebben az időszakban, munkásként végezte el a Kandó Kálmán elektromos szakiskolát.

Politikai hitvallása, munkásosztályhoz való tartozása 1948-ban, a Magyar Kommunista Párt tagjai közé szólította. Széles körű társadalmi és szakmai ismereteit a Gazdasági és Műszaki Akadémián bővítette, ahol — miután tanulmányait kiváló minősítéssel fejezte be — tanársegédként dolgozott.

1953 márciusában a MÁV Budapesti Igazgatóságán az építési és pályafenntartási osztály helyettes vezetői, majd vezetői feladatának ellátásával bízták meg, 1962-től pedig ugyanott igazgatóhelyettessé nevezték ki.

Kiváló szakmai munkája, megalapozott vezetőkészsége elismeréseként 1976-ban a MÁV Vezérigazgatóság Építési és Pályafenntartási Szakosztálya vezetőjének nevezték ki, majd 1979-től mint vezérigazgató-helyettes végzett példamutató, elismerésre méltó munkát.

Felkészültségét, tapasztalatait hasznosítva — vezetői munkája mellett — tagja volt a Magyar Tudományos Akadémia Vasúti Albizottságának, Közlekedési Bizottsági tagként segítette a Fővárosi Népi Ellenőrzési Bizottságot, a Magyar Kereskedelmi Kamara választott bírája és a Közlekedéstudományi Egyesület Építési és Pályafenntartási Szakosztályának vezetőségi tagja volt.

Sokoldalú, igényes, nagy körültekintéssel végzett munkájának elismerését számos kitüntetés — egyebek között a Munka Érdemrend arany fokozata, a Szocialista Munkáért Érdemérem, az Eötvös Loránd-díj, a Haza Szolgálatáért Érdemérem, a Kiváló Vasutas, az Építőipar Kiváló Dolgozója kitüntetés, a Munkásőr Emlékjelvény, a KISZ-érdemérem — bizonyítja.

Nagy tapasztalattal, kitűnő szakmai és politikai felkészültséggel, kiváló vezetői erényekkel és dinamikus egyéniséggel rendelkező, az újat, az előremutató törekvéseket mindenkor támogató elvtárs, kolléga és barát távozott el közülünk.

Nehéz szívvel búcsúzunk dr. Telek Jánostól, emlékét megőrizzük.

Portrévázlat

Egy szakszervezeti kitüntetés ürügyén

Harsányi Gézát, a miskolci vontatási főnökség csoportvezetőjét a közelmúltban a *Szakszervezeti Munkáért arany* fokozattal tüntették ki. Két év múlva vonul nyugdíjba.

1947-ben került a miskolci fűtőház mozdonyjavító műhelyébe lakatossegédnek. Három évvel később a normacsoport vezetőjévé nevezték ki. Később — 1953-ban — ismét visszakerült a műhelybe a régi kollégák közé, csoportvezetőnek. A hatvanas évek elején a gőzösöket, villany- és dízelmozdonyok váltották fel. A szerelőknek el kellett sajátítaniuk az új technológiát. Harsányi Géza is az elsők között jelentkezett tanfolyamra. Utána a villamosszínbe került, ahol egy évig lakatos volt, majd csoportvezető lett.

— Ebben a beosztásban dolgozom már tizenhét éve — mondja. *— Több évtizedig a szakszervezeti bizottság aktivistájaként is tevékenykedtem. Voltam bizalmi, alapszervezeti titkár és legutóbb a szakszervezet közgazdasági és újítási bizottságának a felelőse.*

Harsányi Géza a főnökség legjobb újítói közé tartozik. Eddig ötven újítását fogadták el és hasznosították. Tagja a *MÁV Kiváló Brigádja* címmel kitüntetett *Bláthy Ottó* szocialista brigádnak is. Otthon, családi körben is gyakran téma a vasút, *hiszen leánya és a veje is a MÁV-nál dolgozik.*

Munkahelyén sokat foglalkozik a fiatalokkal. Nemcsak szakmai ismeretekre, hanem emberségre, közéleti aktivitásra is neveli a fiatal vasutasokat.

Sepsi Gyula

Művészeti propagandisták értekezlete

A vasutas művészeti propagandisták részére június 10-én értekezletet tartottak szakszervezetünk székházában. A megjelent 66 aktivistának *Simon László*, a Művészeti Dolgozók Szakszervezetének titkára tartott előadást a művészeti élet időszerű kérdéseiről. Ezt követően a Thália, a Magyar Állami Operaház és a József Attila Színház képviselői tájékoztatták a résztvevőket az 1981/82-es évad műsorairól és a vasutas bérleti előadásokról.

Utána *dr. Balázs Ákos*, a kulturális, agitációs, propaganda és sportosztály vezetője jutalmakat adott át a kiemelkedő művészeti propagandát végzett aktivistáknak.

Oklevél a békemunkáért

Az Országos Béketanács a szegedi BFF *Schönherz Zoltán* kiváló ifjúsági szocialista brigádját a békemozgalomban kifejtett tevékenységéért elismerésben részesítette. Az erről szóló oklevelet június 20-án a főnökségen rendezett békegyűlés keretében adta át *dr. Kedvessy György*, az Országos Béketanács tagja, a Hazafias Népfront megyei titkárságának tagja.

Dr. Kedvessy György beszédében hangsúlyozta, hogy a békemozgalom nemcsak a tiltakozásokban, a különböző békegyűlések megtartásában merül ki, hanem a békés építőmunkában, a termelésben való helytállásban. S ebben igen sokat tett a 12 tagú Schönherz brigád. *Kimagasló szakvonali munkájuk mellett az igazgatóság, a pártbizottság és a területi szakszervezeti bizottság politikai rendezvényeit aktív közreműködéssel segítették.* A brigád tagjai szinte valamennyien jelentős társadalmi tisztséget töltenek be, a mindennapi életben igen széleskörűen segítik a békemozgalmat.

A békemunkáért járó oklevél átadásánál jelen volt *dr. Lugosi József*, a területi szakszervezeti bizottság titkára is.

G. J.

Vasutas színjátszók találkozója

A Debreceni Járműjavító Üzem Egyetértés Művelődési Házában június 27-én rendezték a vasutas színjátszók első országos találkozóját. A színjátszó csoportok szakmai bemutatót tartottak.

Felléptek többek között a *szegedi*, a *tapolcai*, a budapesti *Utasellátó* és a *ferencvárosi* irodalmi színpad, valamint a debreceni *Unió Mozgásszín*, a dunakeszi *Radnóti Miklós*, a záhonyi *Periszkóp* irodalmi színpad csoportjai.

Este a színházteremben nagy sikerrel játszotta a dunakeszi Radnóti Miklós Irodalmi Színpad P. O. Enguist: *A trubadúrok éjszakája* című művét. A találkozó kiemelkedő eseménye volt a gyöngyösi Játékszín műsora *Nosztalgiázzunk* címmel.

Nagy Péter

AKTUÁLIS PORTRÉ

Felelősséggel a dolgozókért

Sűrű, egykor sötét haja már deresedik, pedig még nincs negyvenéves. *Dallos József* targoncavezető 1967-ben került a budapest-józsefvárosi pályaudvarra, raktári munkásnak. Még abban az esztendőben beiratkozott a targoncavezetői tanfolyamra. Később a darukezelői mesterséget is elsajátította de a targonca vezetést szereti a legjobban.

— Idegileg és fizikailag is nehéz munka ez — mondja. *— Gyorsan kell dolgozni, de kapkodni, türelmetlenkedni nem szabad, mert könnyen bekövetkezhet a baleset.* Itt a józsefvárosi egyes raktárban mi csak érkező vámküldeményekkel foglalkozunk. Olykor egy húsz kilónyi csomag is nagy érték. Egy jó targoncásnak szerezőnek is kell lenni a rakodásnál, különösen, ha a brigád teljesítményben dolgozik.

Hogy Dallos József mestere a szakmának, azt bizonyítja az is, hogy három évvel ezelőtt ötödik lett egy országos targoncaversenyen. De nemcsak a szakmáját szereti, hanem a közügyeket is. Őt mindenki aktív közéleti emberként ismeri és tiszteli a munkahelyén. Tagja a vállalati tűzoltóság helyi csoportjának és a vöröskeresztes szervezetnek is. Tíz évig bizalmiként, illetve főbizalmiként képviselte munkatársai érdekeit. A legutóbbi szakszervezeti választáson szb-tag lett; *a bér- és gazdasági felelősi tisztséggel bízták meg.*

— Béremelések és jutalmazások előtt sokat konzultálok a bizalmiakkal és a gazdasági részlegvezetőkkel — folytatja. *— Javaslataimat mindig figyelembe veszik. Ha bírálok, akkor sincs sértődés, harag, mert objektív tudok maradni.*

Dallos József targoncavezetőt az idei vasutasnapon miniszteri dicséretben részesítették. Arról kérdezem, hogy munka után mivel tölti a szabad idejét.

— Otthon, Galgahévizen a legszívesebben kertészkedem. Én gondozom édesanyám háztáji gyümölcsösét is. Ez a munka megnyugtat, kikapcsol. Van egy négyéves fiam. A hétvégeken, ha jó idő van, kirándulni járunk az öreg Skodámmal. A csendes, tartalmas időtöltést, pihenést kedvelem.

M. Lingvai Pál

Október 2—4-ig

Amatőrfilm-fesztivál Szolnokon

A SZOT kulturális, agitációs és propagandaosztálya, a KISZ KB kulturális osztálya, a Népművelési Intézet és a Magyar Amatőrfilm Szövetség rendezésében 1981. október 2—3—4-én ötödik alkalommal kerül megrendezésre *Szolnokon*, a Vasutasok Szakszervezete Művelődési Házában (Munkásőr u. 1.) az *V. Országos Szakszervezeti Amatőrfilm Fesztivál.*

A fesztivál célja, hogy új alkotások létrehozására ösztönözzön, adjon bemutatkozási és teremtsen szakmai tapasztalatcsere lehetőséget az amatőrfilmesek számára. A fesztiválra ez alkalommal először kísérletképpen videoprogramok is nevezhetők.

A versenyvetítéseket október 2—3-án a helyszínen tartják. Az eredményhirdetésre, a díjak átadására és a díjnyertes filmek bemutatójára október 4-én, vasárnap délelőtt 9 órától kerül sor a Tisza Filmszínházban.

Érdek és nevelés

Írta: Koszorús Ferenc főtitkár

A nyolcvanas évek küszöbét olyan helyzetben léptük át, amelyben új jelenségek mutatkoztak a fejlődésben, a társadalmi életben, a gazdaságban, az élet minden területén. A fejlett szocialista társadalom építése új feladatok elé állított bennünket. Társadalmunk, gazdaságunk, kulturális életünk a forradalmi átalakulás korszakában van. Gazdaságunk nemzetközi, világgazdasági meghatározottsága minőségileg más helyzetet teremt a korábbinál. A népgazdaság fejlesztése új utakat, módszereket követel. A külső és belső körülmények különböző hatása sokszor gyors és nagy változást idéznek elő a kisebb közösségek és az emberek egyéni életében.

Ezek a változások nem kis mértékben érintik a magyar szakszervezeti mozgalmat is. A szocialista társadalom a gazdaság és a kultúra fejlődésével együtt alakul és vele együtt formálódik a magyar szakszervezetek tevékenységének szocialista jellege is. A szocializmus építése során objektíve növekedett a szakszervezetek szerepe.

Az alapfunkció nem változott

Hogyan feleljünk meg az egyre növekvő feladatoknak? Erre keressük a választ szélesebb és szűkebb körben egyaránt. Sikerrel és kudarccal kísérletezünk és megpróbálunk igazodni az új, a megszokottól eltérő szituációkhoz.

A következőkben arról szeretnék néhány gondolatot felvetni, hogy a vasutas-szakszervezetben mi hogyan látjuk a változásokat? Milyen kérdésekre irányítjuk a figyelmet? Mit kívánunk tenni annak érdekében, hogy minél jobban beilleszkedjünk azokba a folyamatokba és változásokba, amelyek a magyar szakszervezeti mozgalomban is végbe mennek?

A téma sokrétűsége szétfeszíti egy cikk kereteit, de talán a címben jelzett fogalomba összesűríthetők azok a tennivalók, amelyek ma a mozgalom legsürgősebb és legidőszerűbb feladatait jelentik. E két fogalomban kifejezésre jut az is, hogy a magyar szakszervezeti mozgalom alapfunkciója, a szakszervezeti munka két oldala, a sokirányú változás ellenére is változatlan: *a dolgozókat szervezni és nevelni társadalmunk politikai, gazdasági erejének növelésére, társadalmi céljaink megvalósítására.* Biztosítani a munkások anyagi, szociális, kulturális igényeinek kielégítését, védelmezni és képviselni a dolgozók törvényekben, rendeletekben biztosított jogait. E két oldal nem választható el egymástól, a mindennapi munkában egységesen kell jelentkeznie annak érdekében, hogy a szakszervezetek tevéknysége kifejezze a dolgozók társadalmi és szakmai érdekeit.

A szocialista társadalom építésében a szakszervezetek helyét és szerepét változatlanul azok a fő feladatok határozzák meg, amelyekkel elősegíthetjük a munkásosztály hatalmának, egységének, vezető szerepének további erősítését, a szocialista nemzeti egységet. Ezt pedig csak úgy biztosíthatjuk, ha céltudatos tevékenységgel érvényt szerzünk a szakszervezetekre háruló feladatok megvalósításának.

Az alapfunkció tehát ugyanaz, de a gyakorlati megvalósítás csak akkor lehet eredményes, ha megválaszoljuk és megoldjuk az élet, a dolgozók által konkrétan felvetett kérdéseket. Ezért munkánkat állandóan tökéletesíteni, javítani kell. Ez átgondolt, tervszerű, politikailag megalapozott, következetes és felelősségteljes cselekvést igényel minden tisztségviselőtől. A legfontosabb: *mindenkor pontosan kell ismerni a tagság véleményét.* Ez az alapvető feltétele az érdekek védelmének, képviseletének, a nevelőmunkának.

A szakszervezetek nemcsak érdekvédelmi, hanem érdekképviseleti tevékenységet is ellátnak. Az érdekképviseleti szerep (leegyszerűsítve) azt a célt szolgálja, hogy a társadalmi csoport- és egyéni érdekek összhangja biztosítva legyen minden olyan kérdés eldöntésénél, amely a dolgozókat és a különböző rétegek érdekeit érinti. Az érdekképviselet elsősorban az érdekek összhangjának biztosítását, illetve az összhang megsértése nyomán keletkező sérelmek orvoslását célozza. *A rétegek problémáit egyik esetben sem lehet megkerülnie a szakszervezetnek.* A jövőben tovább nő annak jelentősége, hogy minél pontosabban kifejezésre jusson, tisztábban jelenjen meg a két funkció.

Az igényt és a téma iránti fokozott érdeklődést választási tapasztalataink is igazolják. A különböző csoportértekezleteken, taggyűléseken sokan bírálták a szakszervezet ilyen irányú munkáját. Kétségtelen, hogy a szocialista társadalmi viszonyok, a vállalatok belső viszonyai egyre inkább lehetőséget adnak arra, hogy az üzemi demokrácia fórumai az érdekegyeztetés sikeres megvalósításának színterei is legyenek.

Érdekek és érdekkülönbségek

Emellett természetesen az érdekek ütköztetése, egyeztetése más fórumokon is mindennapos feladattá vált. Pártunk helyes politikájának eredményeként az elmúlt két évtizedben jelentősen fejlődött ez a tevékenység társadalmi és vállalati szinten egyaránt. Amilyen mértékben sikerült a demokratizmusban előre lépni, úgy haladhatunk az érdekek védelmében, egyeztetésében, képviseletében.

Látnunk kell azonban, hogy ma még sok az olyan tényező, ami érdekellentétekre, véleménykülönbségekre, konfliktusokra vezet. Az érdekek egyeztetése sokszor nem az intézményes kereteken belül, hanem azokon kívül, a társadalom számára hátrányos körülmények között történik, sőt néha el is marad, veszélyeztetve ezzel az egységes cselekvést, összefogást. *Ha nem ott intézzük el a vitás ügyeket, ahová tartoznak, ha a természetes környezetükből kiragadjuk a kérdéseket, ha az üzemi négyszög dönt olyan kérdésekben, ami a bizalmiak testületére tartozik, nem érjük el célunkat.*

A gazdasági és a szakszervezeti vezetők egy részében még nem tudatosult, hogy az érdekkülönbségek feltárása szorosan összefügg problémáink feltárásával. Pedig felismerésével megelőzhető, kiküszöbölhető lenne, hogy az érdekellentétek személyi ellentétekké váljanak illetve, hogy a közvélemény szemében annak tűnjenek.

Vasutas területről is sok kedvezőtlen példát említhetünk. *Sokszor kifogásolható az együttműködés, a munkakapcsolat például a területi szervek és a vasútigazgatóságok között.* Vannak igazgatósági érdekek, amelyek egymással szemben hatnak. Nem kis probléma ez, mert az ellentétes érdekek érvényre jutása már összvasúti érdekeket sért. Néhány vasúti szakszolgálat évszázados szembenállásáról legendák keringenek. Moldova György: *Akit a mozdony füstje megcsapott* c. könyvében erre a példák sokasága található. A szolgálati főnökségeken, sőt egy-egy műhelyen, irodán belül is él az érdekek különbözősége.

Már megtanultuk: *kevés kijelenteni azt, hogy az összvasút érdeke a fontos, az elsődleges.* A különböző tényezőket reálisan kell mérlegelni, minden döntésnél számításba kell venni és az ellentéteket következetesen, fokoztosan fel kell számolni. Ebben a feladatban van a szakszervezetnek jelentős szerepe, és ezért elengedhetetlen az érdekvédelmi, érdekfeltáró és érdekegyeztető munkánkat tovább javítani.

Előtérben az egyén

Külön szeretnék szólni az egyéni érdek védelmének fontosságáról, ami egyre inkább előtérbe kerül. Ezzel kapcsolatban nagy jelentőségű intézkedés volt a szakszervezeti jogsegélyszolgálat megszervezése a vasút területén.

Az egyéni érdekek védelme, az egyéni panaszügyek intézése során általában jó együttműködés alakult ki a gazdasági vezetőkkel. *Szakszervezetünk lehetőség szerint a viták gyors, korrekt, peren kívüli rendezésére törekszik.* Az esetek túlnyomó többségében eddig ez így is történt. Sajnos azonban még mindig akadnak olyan vezetők, akik a vélt közérdeket védve, vagy saját tekintélyüket féltve akadályozzák, nehezítik a vitás ügyek jogszerű, emberséges, gyors elintézését. *Ilyenkor a szakszervezet kötelessége, hogy a követelés érvényesítése érdekében következetesen fellépjen, szükség esetén döntőbizottság, bíróság előtt is képviselje a dolgozó jogos követelését.* Egyéb következtetéseket is le kell vonni az ilyen ügyekből. Ahol jól működik a pártszervezet és a szakszervezet, ott elképzelhetetlen, hogy a munkahelyi vezető törvénytelenségeket engedhessen meg magának.

A szakszervezeteknek természetesen a vezetők védelmét is el kell látniuk. Sajnos olyan vitákkal, esetekkel is találkozunk, amelyek megalapozatlan követelésekből, vélt sérelmekből fakadnak. Ezekből nemegyszer aktahegyek keletkeznek. *A notórius panaszkodók évekig mérgezhetik a munkahelyi légkört.* Jogszabályaink és bürokratikus ügyintézési módszereink rövidebb-hosszabb ideig menedéket nyújtanak számukra. Az ilyen jelenségekkel szemben nekünk is meg kell védeni a gazdasági vezetőket, sőt a munkahelyi kollktívát is. Határozottabb támogatást kell nyújtani a kezdeményező vezetők számára.

Az egyéni érdekvédelemmel kapcsolatban a fő gondot az jelenti, *hogy sok helyen misztifikálják az „össztársadalmi érdek" fogalmát.* Természetes, hogy ez a legfontosabb, az alapvető érdek. Bizonyos össztársadalmi érdeknek minősített tényt és intézkedést azonban meg kellene vizsgálnunk, hogy az valóban megfelel-e a tényeknek, és hogyan viszonyul a csoportok, az egyének érdekeihez. Néhol tapasztalható, hogy — ha nem is rossz szándékkal — visszaélnek ezzel a kategóriával. Az össztársadalmi érdeknek — mint mindent elsőprő érvnek — a felhasználást a felsőbb szerveknél is megtalálhatjuk. Ha nincs jobb érv, akkor a népgazdasági érdekre hivatkozik a funkcionárius és az ágazati minisztérium, a vállalat a kisebb egységek, sőt az egyénekig mindenki.

A felismerésen már túlvagyunk. Látjuk az eredményeket és hibákat is. A mozgalom azonban még korántsem tölti be azt a szerepet, amely az érdekek feltárásában, egyeztetésében és képviseletében elvárható. Emiatt a dolgozóknak a szakszervezetről alkotott véleménye sokszor ellentmondásos és nem éppen hízelgő.

Nyíltabban, világosabban

Az érdekszféra problémáival is összefügg tehát, hogy nyíltabbá kell tennünk a szakszervezeti munkát, tovább kell javítani tömegkapcsolatainkat, nevelő tevékenységünket. A hatékony és egységes cselekvés érdekében világosabban, hatásosabban kell hirdetni céljainkat, eredményeinket és őszintén beszélni kell gondjainkról is.

A bevezetőben vázolt változásokat és a szakszervezeti munkában ezek következményeként megjelenő stílusváltozást tehát a nevelő munkában is követni kell. Sőt, talán nem túlzás állítani: *az a követelmény, hogy a nevelő munka, az agitáció és propaganda formálója, alakítója, katalizátora legyen a szakszervezeti munka megújulásának.* Éppen a változások következtében került kényszerpályára nálunk a gazdasági munka, azt követik a felépítmény különböző elemei. Ezekkel kapcsolatos követelmény, hogy állítsuk kényszerpályára a nevelő munkát is. Szükséges hangsúlyozni, hogy nem arról van szó, mintha eddig nem helyesen csináltunk volna valamit, *hanem arról, hogy a megváltozott körülmények újfajta cselekvést követelnek.*

Látnunk kell, hogy az utóbbi időben megélénkült az általános politikai érdeklődés és ezen belül — kül- és belpolitikai okokból egyaránt — fokozódott a szakszervezetek iránti érdeklődés is. Ezzel egy időben természetes, hogy megnőtt a nevelő és az agitációs propagandamunka iránti igény.

Nehezíti a helyzetet, hogy a nevelő munka feltételei napjainkban hátrányosan változtak. A jelenlegi helyzetet: *„szinten tartás, de csak jobb munkával"*, meg kell értetni és el kell fogadtatni az emberekkel. Ez nem mindig könnyű feladat. Ugyancsak nem lesz egyszerű az olyan várható ellentmondások feloldása sem, mint például a bérdifferenciálás és a szociális egyenlőség igénye, vagy a szükségszerű munkaerő-átcsoportosítások és a területenként előforduló bizonytalansági problémák a foglalkoztatásban. További nehézség, hogy a gazdaságilag feszítettebb helyzetekben nagyobb az emberek érzékenysége, erősebb a kritika az olyan társadalmi kérdésekben is, mint például az egészségügy, oktatásügy, vagy a munka szervezettségének problémája.

Ilyen körülmények között ma az agitációs és a propagandamunka legfontosabb feladata *azt tudatosítani, hogy határozott elképzeléseink vannak a helyzet javítására; koncepciónk jó és célravezető, alkalmas arra, hogy kivezessen a jelenlegi gondokból,* de csak akkor, ha a saját helyén ehhez mindenki legjobb képességei szerint hozzáteszi a részét és ezzel segíti valóra váltani a helyes programot.

Többet és hatásosabban kell propagálni eredményeinket. Ez mostanában nem „divat". Sokszor abba a hibába esünk, hogy csak a gondokról, a nehézségekről beszélünk. Természetesen ezeket sem szabad véka alá rejteni, de mintha túlságosan egyoldalúak lennénk.

(Folytatjuk)

A hűség jutalma



Ha a vasutasok munkája, helytállása kerül szóba, valamennyien a mozdonyvezetőkre, a forgalmi szolgálattevőkre, a váltókezelőkre, és a többi ismert munkakörben dolgozókra gondolunk. Kevés szó esik például az anyaggazdálkodási szakszolgálat munkájáról, arról, hogy az ott dolgozók mit tesznek a vasútüzem zavartalan működése érdekében. Ennél a szakszolgálatnál kevesen töltenek el 30—40 évet, az itt dolgozók legtöbbje más szakszolgálattól kerül ide. Azért akadnak kivételek is. Ezek közé tartozik *Gradiskai László,* aki az anyaggazdálkodási szolgálatnál eltöltött négy évtized után a közelmúltban ment nyugdíjba.

Gradiskai László 1941. április 12-én némi szerencsével került a vasúthoz. A háborús években, többszöri kérvényezés után — asztalos szakmáját otthagyva —, a szeged-rókusi szertárfőnökségre vették fel, órabéres szertári dolgozónak. *A III-as számadóságra került, amely akkoriban a leltárral és a ruhaelosztással foglalkozott.* Első munkahelye váratlan feladatot tartogatott számára. A háború alatt a számadóság teljes személyzetét behívták katonának, így egyedül maradt. A szertárfőnök irányításával dolgozott, közben szorgalmasan tanulta a szakmát. *Egy év múlva jelesen tette le az anyagszerkezelői vizsgát, majd azonnal önálló raktárkezelői, később számadói beosztással bízták meg.* Ez nagy szó volt abban az időben, hiszen önálló számadóként nemigen dolgoztak 24 évesen.

1947-ben behelyezték az akkori üzletigazgatóság I. osztályába, a D. önálló anyagleltár-csoportba előadónak. Két évvel később csoportvezetői teendőkkel is megbízták.

1949-ben a szakszolgálat önálló lett, megalakult a VII. osztály — ide került csoportvezetőnek. Gradiskai Lászlót nagy gyakorlati tapasztalata, áttekintőképessége alkalmassá tette a megnövekedett feladatok ellátására. *Irányításával megújult az anyagszerkezelési munka.*

A hetvenes évek elején az igazgatósági osztály feladata tovább bővült. Hozzájuk került a társszolgálatok anyagtevékenysége, az igazgatóság anyagszükségletének tervezése, ami napjaink felhasználását tekintve évi 600-700 millió forintnak felel meg. Ugyancsak akkor került az osztályhoz végleg a pályafenntartási általános anyagok és a felépítményi anyagok kezelése. A változásra zökkenő nélkül átálltak, miként a szertárak összevonására, átszervezésére is. Ugyancsak az ő keze munkáját dicséri a ruhagócok kialakítása, az ezzel kapcsolatos készletezési, kiosztási és elszámolási szabályzat kialakítása.

Gradiskai László mindig megkülönböztetett figyelemmel segítette a fiatalokat. Nagy része van abban, hogy a szakszolgálathoz kerülő ifjú vasutasok hamar megszerették az „anyagos" szakmát. A saját, valamint a társszolgálatok anyaggazdálkodással foglalkozó dolgozóinak a kiképzésében is tevékenyen részt vállalt. Számtalan anyagbeszerzői tanfolyamot vezetett, szaktárgyak előadója, vizsgáztatója volt. *Segítette az osztályra behozott fiatalokat, nevelte az utánpótlást. Munkáját a megfontoltság és a precízség jellemezte.*

Csendes, közvetlen, segítőkész magatartásáért mindenki tisztelte, becsülte. Szaktudását az igazgatóság határain túl is elismerték. Ha valakiről, róla igazán elmondható, *hogy népszerű ember volt.*

Dolgozott a szakszervezeti mozgalomban. Harminc évig az igazgatóság szakszakszervezeti bizottságánál különböző reszortokban tevékenykedett. *Volt termelési, munkásellátási felelős, a társadalombiztosítási tanács tagja, majd legutóbb elnöke.* Két választási ciklusban a területi bizottság szociálpolitikai bizottságának tagja, a segélyezési bizottság vezetője. S, az sem lényegtelen, hogy lapunknak, a *Magyar Vasutasnak* 15 évig volt az igazgatóságban központi elosztója, szervezője.

Munkáját, társadalmi tevékenységét felettesei többször *Kiváló Dolgozó,* 1965-ben *Érdemes Vasutas,* tíz évvel később *Kiváló Vasutas,* majd most, nyugdíjazásakor a *Munka Érdemrend bronz fokozatával* ismerték el.

A kitüntetés mellett annak örült a legjobban, hogy négy évtizedes pályafutása alatt szakszolgálatuk tavaly zárta az egyik legsikeresebb évet.

Gellért József

A népi ellenőrök vizsgálták

Hogyan érvényesül Szegeden az üzemi demokrácia?

A Csongrád megyei *Népi Ellenőrzési Bizottság* a közelmúltban 29 megyei vállalatnál vizsgálta az üzemi demokrácia helyzetét és érvényesülését. A vasutas munkahelyek közül kettőnél került sor ilyen jellegű vizsgálatra. Az igazgatóság központjában május 15—22-e között vették nagyító alá a népi ellenőrök az üzemi demokrácia jelenlegi helyzetét, s azt, hogy az öt évvel korábban hozott rendelkezések miként valósultak meg.

A vizsgálat eredményét június 3-án, az igazgatóság központjában kibővített bizalmi testületi ülésen ismertették. A megyei NEB munkatársa többek között elmondotta: *a dolgozókkal történt elbeszélgetés során megállapították, hogy a vasutasok ismerik az üzemi demokráciával kapcsolatos rendelkezéseket, s azokat jónak tartják.* Az üzemi demokrácia fórum rendszere él, a fórumokon tovább javult a dolgozók tájékozottsága a gazdasági célokról, a tett és tervezett intézkedésekről. Az igazgatóság vezetői biztosítják a részvételt, s gondoskodnak arról, hogy azokon megfelelő tájékozottságú és döntési joggal rendelkező vezető vegyen részt. E megbeszéléseken elsősorban a vasúti munkával kapcsolatos kérdések szerepelnek. A dolgozók javaslatait mindenkor figyelembe veszik. *A képviseleti fórumok elé kerülő kérdéseket, mint például a kitüntetések odaítélését, előzőleg a dolgozókkal megvitatják.*

Összességében a vizsgálat *jónak értékelte az igazgatóság üzemi demokráciával kapcsolatos tevékenységét.* A jelentés kiemelte a gazdasági és a társadalmi szervek vezetőinek az üzemi demokrácia érvényesítésére tett intézkedéseit.

Jó példa volt erre ez a fórum is, amelyen *Lovász Lázár* vasútigazgató válaszolt a dolgozóknak, főként a létszám- és bérgazdálkodást, a munka- és szociális körülményeket, a szervezési változásokat, valamint a gazdasági munka további javítását, segítését érintették.

G. J.

A Magyar Népköztársaság Kiváló Brigádja

Az ütközőjavítás mesterei

A szombathelyi járműjavító kocsijavító nagycsarnokában a tolópad-járástól balra, valóságos kis sziget az ütközőjavítók munkahelye. Tizenöt lakatos végzi itt szalagszerűen, jól szervezett munkával a teherkocsik ütközőinek javítását, felújítását. Járműlakatosok körében közismert, hogy az egyik legnehezebb munka az elhasználódott, megrongálódott ütközőkészülékek rendbehozása. Nos, ezt a nehéz és tisztának igazán nem mondható munkát végzi az üzem *Zsirai Lajos* nevét viselő szocialista brigádja. Munkájuk során, s ami ehhez már szorosan kapcsolódik náluk, a szocialista brigádmozgalomban olyan eredményeket értek el, amelyek az elismerések egész sorát hozták a Zsirai brigádnak. Az idén nyerték el az eddigi legmagasabb kitüntetésüket: *a Magyar Népköztársaság Kiváló Brigádja* címet.

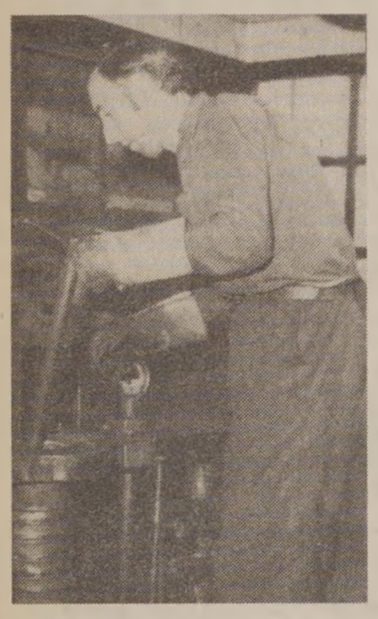


A DR-ütközőkészülékeket javítja Fekete László és Babinecz István

(A szerző felvételei)

Egymásra utalva

A brigád vezetője *Simon József*, szakközépiskolát végzett, érettségizett járműlakatos. 1970-ben választották meg munkatársai brigádvezetőjüknek. Egyszerű, sűrített levegővel működtetett készülék segítségével ő végzi a kijavított ütközőkészülékek készre szerelését. A nagyméretű csavarokat nehéz kulcsokkal húzogatja.



Koncz László munka közben

— *Nehéz munka ez, de hozzáedződik az ember* — mondta, miközben a helyükre rakta az ütközőkészüléket rögzítő csavarokat. — *A brigád szinte egy test, egy akarat. Folyamatosan szervezett a munkánk, egymásra vagyunk utalva. Nálunk csak együtt lehet haladni. S ha valaki lemaradna, ezzel az egész brigádot visszavetné ...*

— Volt már erre példa a közelmúltban? — kérdeztük.

— *Hová gondol?!* — nézett rám önérzetesen. — *Itt csak olyanok dolgoznak, akik vállalták ezt a munkát, a brigádot, meg ami ezzel jár. Új embert csak akkor veszünk fel a brigádba, ha már bizonyított, hogy megállja a helyét ...*

— Ez a kollektíva igazán keményen dolgozik — jegyezte meg *Borsics Istvánné*, az üzem munkamozgalmi előadója, aki elkísért a Zsirai brigád meglátogatására. — Teljesítményük nem véletlenül magasabb minden évben a kocsiosztály átlagánál. *Két éve, amikor ők kezdeményezték nálunk a kongresszusi versenyt, 107,4 százalékot, tavaly pedig már 108,2 százalékot teljesítettek.*

Többet ésszel...

Téved, aki azt gondolja, hogy a fizikai erő fokozásával növelte teljesítményeit ez a brigád. „*Többet ésszel...*" — ezt vallják, és már sokat meg is valósítottak a munkát könnyítő, gyorsító ötleteikből.

Ezek közé tartozik például az a készülék, amelynek segítségével *Rácz János* és *Pődör István* lakatosok végzik a 94-es jelű ütközőkészülékek szétszedését.

— A készülékben könnyebb ez a munka — mondta Rácz János. — *Ezzel kizártuk a balesetveszélyt, amit az összeszorult rugógyűrűk szétvágódása jelentene.* Máshol a kocsiműhelyben, ahol ilyen készülékkel még nem rendelkeznek, ezért a legveszélyesebb munkafolyamat az ütközőjavítás ...

Azért így sem árt az óvatosság. Amikor a rugógyűrűk szétfeszítése következett a készülékben, Pődör István hátraszólt:

— *Most tessék egy kicsit odébb húzódni! Itt az ember csak akkor lehet nyugodt, amikor a gyűrűk már egyenként kiestek a helyükről.*

Saját étkező és melegedő helyisége van a brigádnak, amit maguk készítettek, berendezték padokkal, asztalokkal és rendben is tartják. Ezt a kis helyiséget ügyesen a műhely falára, magasra szerelték, hogy semmit ne foglaljon el az amúgy is szűkös termelő területből. A vaslépcsőn felmenve ide húzódtunk be Simon Józseffel és néhány munkatársával, hogy a kocsijavító csarnok zajai ne zavarják beszélgetésünket.

Csak elsorolni is sok lenne, annyi mindent elmondtak brigádjukról, közös tevékenységük élményeiről, eredményeiről.

Arról például, hogy *személyenként 35 óra társadalmi munkát ajánlottak fel a felszabadulás 35. évfordulójára.* A teljesítés üzemen belül és azon kívül is — meghaladta a személyenkénti 70 órát. Üzemük fejlesztését segítve vettek részt a kocsimosó és -bontó építésében, a festőműhely kialakításában. A Zsirai brigád társadalmi munkában segítette Szombathelyen a MÁV óvoda és bölcsőde karbantartását. Keszthelyen a családos üdülő szépítését.

Üzemen belül

Munkájukhoz szorosan hozzátartozónak tekintik a rendszeres tanulást, az új ismeretek szerzését. Eddig hárman érettségiztek, s most *Koncz László*, aki a rugók összeszerelését eddig gimnáziumi érettségivel végezte, most szakközépiskolában tanul. A politikai oktatásban rendszeresen és aktívan vesznek részt a brigád tagjai, akik rendszeresen látogatják az üzem műszaki és szépirodalmi könyvtárát és ott vannak minden ismeretterjesztő előadáson is. Tanulni mindig és mindenütt érdemes ... Így a brigád újításaiban, amelyek 110 ezer forint megtakarítást eredményeztek, benne vannak azok a jó tapasztalatok is, amelyeket öt társüzem meglátogatása során szereztek.

— Mi nem arra törekedtünk, hogy távoli szocialista brigádokkal építsünk ki baráti kapcsolatokat. *Rájöttünk, célszerűbb és mindenképpen hasznosabb, ha üzemen belül erősítjük a barátság szálait ...* — mesélte a brigádvezető. — *Ezért évek óta élő szocialista szerződés alapján dolgozunk együtt a szállítók Rakéta brigádjával, a kovácsok Ady és az anyagraktár Radnóti brigádjával.* Ezeknek a kapcsolatoknak köszönhetjük például, hogy az idén 270 ezer forint értékű OH anyag felhasználására tehettünk vállalást.

— Most két harmadéves szakmunkástanulóval is foglalkozunk, mert ide is nagyon kell az utánpótlás — jegyezte meg Koncz László. — Az idén még több ütközőkészülék megjavítását várja tőlünk a vasút, és mi szeretnénk jól megfelelni a növekvő feladatoknak.

Lőrincz János

Ha jó a közösségi szellem, a siker nem marad el

A MÁV Központi Számviteli Hivatal *Szojuz—11* szocialista brigádja másfél évtizeddel ezelőtt alakult. A 16 tagú kollektívát a közelmúltban a MÁV Kiváló Brigádja címmel tüntették ki. *Palotás Károlyné* alapító tag, egy ideig brigádvezetője volt a lányok, asszonyok közösségének. A pártszervezetben kapott megbízatása és egyéb közéleti tevékenysége miatt adta át a kollektíva irányításával kapcsolatos teendőket Kosztoványi Györgynének.

— *Az utóbbi hét évben mindig aranykoszorús elismerésben részesült a brigád* — mondja Palotás Károlyné. *Mi a vezérigazgatóság és a közvetlenül alárendelt szolgálati helyek dolgozóinak bérét számfejtjük és az ezzel kapcsolatos adminisztratív munkát végezzük.* Adatszolgáltatásunkkal segítjük a Vasúti Főosztály pénzügyi és munkaügyi szakosztályainak munkáját, hozzájárulunk a vasút egészét érintő szociálpolitikai intézkedések eredményes előkészítéséhez is.

Gucsek Istvánné brigádvezető-helyettes elmondotta, hogy munkaterületükön alig két éve vezették be a havonkénti egyszeri bérfizetést. Ettől azt várták, hogy saját munkájuk is könnyebb lesz, hiszen csökken a fölösleges adminisztráció. A gyakorlat rácáfolt erre, *mert igaz ugyan, hogy a hónap 28-án esedékes fizetések megszűntek, de a 14-i bérfizetés négy nappal történő előre hozása példátlan túlórázásokhoz vezetett.* Munkaerő-megtakarításról — mivel a munka nem egyszerűsödött és nem lett kevesebb — egyelőre nem lehet beszélni. A bérelszámolók túlóradíját azonban nem fizetik ki, hanem a hónap közepén „lecsúsztatják".

— Másodikán kapjuk kézhez a számfejtéshez nélkülözhetetlen alapadatokat. A kifizetésre kerülő béreket 8-án már borítékolnunk kell. *Ilyenkor kora reggeltől késő estig dolgozunk.* A kisgyerekes mamák kényszerű betegállománya még tovább nehezíti a helyzetet. Csak jó közösségi szellemmel, rugalmas intézkedésekkel lehet ezt a munkát kifogástalanul végezni — magyarázza Gucsekné.

Néhány hónappal ezelőtt két ROBOTON-1750 típusú NDK könyvelőgépet vásárolt a MÁV az adminisztrációs munka könnyítésére. *Ezek a gépek azonban becsomagolva, kihasználatlanul állnak a KSZH folyosóján, mert nincs megfelelő hely, ahol üzemelhetnének.*

A brigád tagjai közül eddig 8-an kaptak Kiváló Dolgozó kitüntetést, illetve vezérigazgatói dicséretet. A brigádvezető éppen most készül szovjetunióbeli jutalomutazásra. A kollektíva tagjai gyakran szerveznek közös szabadidős programokat és társadalmi munkát. A XII. pártkongresszus tiszteletére például a Nyugatiban kommunista műszakban személykocsikat mostak. Az elmúlt őszön a Sasad TSZ-ben facsemete-lombtalanítást végeztek. Májusban a rákospalotai MÁV-kertészetben dolgoztak.

Több éve patronálják a *Brezno-közi* hetes nevelőotthont és óvodát. Itt általában olyan gyerekek élnek, akiket szociális körülményeik miatt csak a hét végére visznek haza a szüleik. E gyermekintézmény kérésére például 300 gyermekruhára varrták fel az óvodában használatos jeleket. Végeztek már ott nagytakarítást és ablaktisztítást is. A brigád tagjai szabad idejükben a gyerekcsoportokat budapesti városnéző sétára is elvitték.

Tihanyi Sándorné bérelszámoló elmondotta, hogy a brigádban sokan tanulnak. Tisztképzőre és számviteli főiskolára is jár egy-egy kollégájuk. Tizenegyen vesznek részt a tömegpolitikai oktatáson. A politikai könyvhéten könyvkiállítást rendeztek. *Rendszeres vendégei a Szovjet Kultúra Háza programjainak, a múzeumoknak és a kiállításoknak.* Legutóbb a nagytétényi Kastély-múzeumot tekintették meg. A testedzést sem hanyagolják el. Pingpongoznak, kirándulnak.

A jó közösségi szellemnek, munkahelyi légkörnek köszönhető, hogy még több fizetésért sem választanak maguknak más munkahelyet ...

Orosz Károly

MEGJEGYEZZÜK

Válasszon az utas!

A közelmúltban jelent meg a *MÁV új menetrendkönyve.* A nagyobb állomásokon, pályaudvarokon bárki vásárolhat 70 forintért, a hozzá tartozó 192 oldalas Nemzetközi vasúti összeköttetések menetrendjével együtt. Sok utas szóvá tette már, hogy nekik nincs szükségük a nemzetközi menetrendre, mert csak belföldön utaznak. *Miért nem árazták hát külön a kis füzetet, azzal csökkentve a belföldi menetrendkönyv árát.*

Anyagtakarékossági szempontból is helyes lenne ez, hiszen akinek nincs szüksége a nemzetközi menetrendre, az a tűzbe dobja, vagy a legjobb esetben a MÉH-be viszi a többi papírhulladékkal együtt. Természetesen ezzel a pénzét is kidobta, mert a 70 forintban a melléklet ára is benne foglaltatik.

Most már csak azért izgulunk, hogy élelmes kereskedők ne utánozzák ezt a speciális módszert. Képzeljük csak el, *mi történne, ha például vajat kiflivel, cipőt nadrággal, inget nyakkendővel együtt lehetne csak a boltokban vásárolni?!*

A választást a MÁV-nak is az utasokra kellene bízni.

Megalakult a hatvani körzeti üzemfőnökség

Megválasztották az szb tisztségviselőit, kinevezték az üzemfőnökség vezetőit



Szavaznak a küldöttek

Hatvan állomáson június 25-én rendezték a körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága tisztségviselőinek választó küldöttértekezletét.

A 65 szavazati joggal rendelkező bizalmi küldöttből 59-en vettek részt a választási munkában. A küldöttértekezlet résztvevőit *Sándor István*, a területi szakszervezeti bizottság munkatársa köszöntötte, aki egyben a küldöttértekezlet levezető elnöke volt. Ismertette a választás előkészítését, majd *Gál Sándor*, a miskolci igazgatóság helyettes vezetője és *Zombori Lajos*, a területi szakszervezeti bizottság titkára ismertette a körzeti üzemfőnökség megalakulásával kapcsolatos változásokat és a további teendőket. Az átszervezést körültekintő felmérés előzte meg, és azt a demokratikus elvek alapján hajtották végre.

A tájékoztatók után került sor a választásra. A szakszervezeti bizottság titkára *Piroska József*, a vontatási főnökség szb-titkára lett. Elnöknek *Szabó Lajost*, a lakatosműhely csoportvezetőjét választották.

Június 30-án, a körzeti üzemfőnökség megalakítása alkalmából aktíva értekezletet rendeztek az állomáson, amelyen részt vettek a körzethez tartozó forgalmi, kereskedelmi és vontatási szakszolgálatok gazdasági és társadalmi vezetői is.

Hernádi István, a miskolci igazgatóság vezetője ismertette azt a rendelkezést, amely szerint augusztus 1-től a körzeti üzemfőnökség megkezdheti munkáját. A vasútigazgató — a helyi szervek javaslatai alapján — kinevezte az üzemfőnökség vezetőit. A körzeti üzemfőnök *Kovács Kálmán* állomásfőnök lett. Helyettesei: *Gódor László*, *Tóth János* és *Hanthy Tamás*.

(Szűcs)



A közelmúltban szűnt meg a gőzvontatás Mezőhegyes és Battonya között. A vonalon MDa és a csehszlovák gyártmányú Bz-motorvonatok közlekednek. A szerelvények az esztétikus, faragott homlokzatú állomásépület elé érkeznek. Nemrég — a külső festéssel egyidőben — a várótermeket is átépítették, kényelmesebbé varázsolták (Tóth Zoltán felvétele)

Büfé épült társadalmi munkában

A *Kelenföldi pályaudvaron* 1980-ban kezdődött az aluljárók építése. A földmunkálatok miatt az Utasellátó Vállalat 35-ös számú üzemének büféjét meg kellett szüntetni. Az üzem 46 tagú kollektívája társadalmi munkában segített rendbehozni egy romos épületet a közeli 49-es számú villamosmegállóban, és ott büfét nyitottak.

A régi büfé forgalma havonta 1,1 millió forint volt. Most — a gyakori áramszünet ellenére — 800 ezer forint. A bevételt bőséges és jó minőségű áruválasztékkal igyekeznek növelni.

D. V.

A MÁV Kollektív Szerződés 1981–85 (3.)

Hogyan kell értelmezni a törvényes munkaidőt?

A munkaidő mértékét, illetőleg tartamát jogszabály állapítja meg, ezt nevezzük törvényes munkaidőnek. Jelenleg az általános munkaidő tartama: *heti 44 óra, havi 191 óra, évi 2300 óra.* Ez az ötnapos munkahétre történő áttéréskor csökkenni fog. Miután a munkaidő mértékét jogszabály határozza meg, azt a kollektív szerződés nem szabályozhatja.

Az Mt. 39. § (1) bekezdésének értelmében, a munkaidőkereten belül a munkaidő beosztásának módját a kollektív szerződés szabályozza. Új kollektív szerződésünk e szabályozási kötelezettségének az alábbiak szerint tett eleget.

Heti munkaidőben

Az állandó nappalos munkakört ellátó dolgozók heti munkaidőkeretben dolgoznak. Munkaidő-beosztásukra vonatkozóan az 1976—1980. évekre szóló kollektív szerződés rendelkezése (14. §) továbbra is hatályban maradt az ötnapos munkahét bevezetéséig. *E szabály szerint az állandó nappalos beosztású dolgozók munkaidejét oly módon kell beosztani munkanapokra, hogy kéthetenként egy szabad szombat keletkezzék.* Ezek a dolgozók a jogszabályban megállapított heti munkaidőkeretüket tehát két hét alatt teljesítik, mint ismeretes minden páros héten kapnak szabad szombatot. Páratlan héten szombati napon pedig rövidebb munkaidővel dolgoznak, ezért minden héten az első öt napra hosszabb napi munkaidőt állapítottak meg. Az ötnapos munkahét bevezetésekor a heti munkaidőkeret (42 óra) alapul vételével a munkaidőt oly módon kell beosztani munkanapokra, hogy hetenként egy szabad szombatot (szabadnapot) kell biztosítani a dolgozóknak.

A kollektív szerződés ismertetett szabályainak figyelembevételével a szolgálati főnökségeknek helyi függelékben kell a dolgozók munkaidejét munkanapokra beosztani, vagyis megállapítani. Azoknál a kisebb szolgálati főnökségeknél, ahol függeléket nem készítenek, a munkaidő munkanapokra történő beosztását a szolgálati főnök és a helyi szakszervezeti szerv — közösen készíti el.

Lényeges a munkaidő kezdetének és végének meghatározása. Az előbbiekből következik, hogy *ez is a helyi szervek hatáskörébe tartozik.* A munkaidő kezdetének és végének megállapításánál azonban figyelemmel kell lenni a felügyeleti szerv munkaidejének kezdetére (nem feltétlenül kell ezzel megegyeznie) továbbá, ha az adott szolgálati főnökség olyan közigazgatási helységben van, ahol lépcsőzetes munkaidőkezdést alkalmaznak, figyelemmel kell lenni az illetékes szerv vonatkozó irányelvére, illetőleg rendelkezésére.

A MÁV-nál a folyamatos üzemeltetés következtében számottevő azoknak a dolgozóknak a száma, akik váltásos szolgálatot látnak el. *A váltásos, vagyis forduló szolgálatot végző dolgozók a szolgálat jellegéből adódóan nem heti, hanem havi munkaidőkeretben dolgoznak.* A kollektív szerződés 16. §-a értelmében részükre helyi függelékben, havi munkaidőkeretet kell megállapítani. A kollektív szerződés azt is előírja, hogy a havi munkaidőkeretet a szállítási feladatok függvényében — a munkaidővel gazdálkodva — egyenlőtlenül kell megállapítani. A váltásos munkarendet a szolgálati főnökségnél felolvasókönyvben kell elkészíteni és az érintett dolgozókkal a tárgyhónapot megelőző hónap végéig kimutathatóan közölni kell.

Az üzemi feladatok függvénye

Ez idő szerint a gyakorlatban alkalmazott fordulók a következők: kétbrigádos forduló: *12/36; 13/35; 14/34; 15/33; 16/32; (nem folyamatos szolgálat).* A hárombrigádos forduló: 12/24; a négybrigádos forduló — itt 12 órai szolgálat után váltakozva — 24, illetve 48 óra szabadidő következik. A munkáltató és a dolgozó szempontjából egyaránt a négybrigádos rendszer a legkedvezőbb. Széles körű alkalmazásának munkaerőgondok miatt akadálya van. A többi fordulónál a túlmunka elkerülése — és a heti pihenőnap kiadása érdekében közbeváltást kell biztosítani. A létszámhiány ezt sem mindig teszi lehetővé.

A kollektív szerződés az alacsony leterhelésű munkakörökben, olyan szolgálati helyeken, ahol arra mód van lehetőséget biztosít a szolgálat megszakítására, *18/54-es forduló alkalmazására is.* E kivételtől eltekintve a kollektív szerződés 16. §-ának (3) bekezdése értelmében váltásos szolgálat esetén, az egyfolytában eltölthető időtartam 16 óra lehet.

Az utazó dolgozók is — a hasonlóan a forduló szolgálatot végző dolgozókhoz — havi munkaidőkeretben dolgoznak. Havi munkaidőkeretüket szintén az üzemi feladatok függvényében egyenlőtlenül kell megállapítani. *Az utazók munkaidejét a szolgálati főnökségnél forda, illetőleg vezénylés szerint osztják be a közlekedő vonatokhoz egy-egy szolgálatra.* Ezt a munkaidő-beosztást az érintett dolgozókkal a tárgyhónapot megelőző hónap végéig közölni kell.

Az új kollektív szerződés egyértelműen rendezte az utazó dolgozók szolgálati óráját (munkaidejét), mely a hézagos szabályozás miatt korábban gyakran váltott ki vitát. *A 18. §-ban rögzíti, hogy az utazó dolgozók munkaidejét kitevő idő a szolgálati óra, amely a honállomáson való feljelentkezéstől a lejelentkezésig tart, kivéve azonban ebből a forduló- és közbeeső állomásokon jelentkező várakozási időt.* Fontos előírás, hogy csak olyan mértékű várakozási idő nem minősül szolgálati órának, amelynek időtartama a le- és feljelentkezési időn kívül meghaladja a két órát (a le- és feljelentkezési idővel együtt tehát összesen három órát kell meghaladnia).

További feltétel az is, hogy csak a gépen, illetőleg szerelvényen kívül eltöltött idő minősül ilyen szempontból várakozási időnek. Ha az utazó dolgozó várakozási ideje a felsorolt feltételekkel, az előbbiekben említett időt meghaladja, a le- és feljelentkezési időn kívül összes várakozási idő nem vehető figyelembe szolgálati óraként. Erre a várakozási időre azonban a dolgozót havi alapbérének alapul vételével számított 50%-os díjazás illeti meg.

A várakozási idő díjazása

Nézzünk erre egy példát. Ha az utazó dolgozó várakozási ideje forduló, illetőleg közbeeső állomáson 5 óra és ezt gépen, illetőleg szerelvényen kívül tölti el, ebben az esetben a le- és feljelentkezési időre számítva egy órát, négy óra várakozási időnek minősül (mely nem számít be a szolgálati órába) és erre az előbb említett 50%-os díjazás jár. Ebből a szempontból nincs jelentősége, hogy a dolgozó a várakozási időt laktanyában, vagy laktanyán kívül tölti el. Ezzel egyidejűleg megszűnt a korábbi laktanyában eltöltött időre megállapított óránkénti 1 forint díjazás.

Üzembiztonsági szempontból igen jelentős előírás a kollektív szerződés 19. §-ában, hogy az egy szolgálatban teljesíthető szolgálati órák száma a csak mozdonyvezetővel történő közlekedés esetén *legfeljebb 12 óra*, egyéb esetekben pedig *legfeljebb 16 óra lehet.*

Korábban CSM közlekedés esetén előfordult, hogy a felső határ elérése előtt a mozdonyvezető mellé vonatvezetőt osztottak be és úgy értelmezték, hogy ily módon a felső határ 16 óra lehet. Új előírás a 19. § (3.) bekezdésében, *hogy ha a CSM-es közlekedés időtartama legalább a 6 órát eléri ezt követően a CSM-es közlekedés (vonatvezető, vagy vontatási vonatkísérő beosztásával) egyéb közlekedéssé alakul át a 12 órás felső határ ez esetben sem léphető túl.*

A kollektív szerződésben új szabály, hogy az utazó és forduló szolgálatos dolgozók részére a 23. § lehetővé teszi a 6+3-as vagy 7+4-es munkarend alkalmazását. Ennek elsősorban azokon a szolgálati helyeken van gyakorlati jelentősége, ahol sok a kirendelt, vidéki dolgozó. Ez a munkarend ugyanis lehetővé teszi a heti pihenőnapok és a szabadnapok együttes kiadását, és a dolgozók haza utazását. Váltásos szolgálat esetén a gyakorlatban az ilyen munkarendet általában 12 12 forduló alkalmazásával lehet megvalósítani.

A Kollektív Szerződés 22. §-a továbbra is lehetőséget ad az építési- és pályafenntartási, valamint a távközlési- és biztosítóberendezési szakszolgálat építési, valamint fenntartási munkahelyein foglalkoztatott fizikai és közvetlen termelésirányító dolgozóknál idénymunkarend alkalmazására. *Az idénymunkarend lényege az, hogy a tavaszi és a nyári hónapokban 45—48 óra, az őszi és téli hónapokban pedig 40—43 óra a heti munkaidőkeret.* Ennek beosztását helyi függelékben kell rögzíteni. Az idénymunkarendben foglalkoztatott dolgozóknál jelenleg is ötnapos munkahét van, tehát hetenként biztosítanak részükre szabadszombatot.

Mikor alkalmazzunk osztott és egyenlőtlen munkaidőt

Az osztott munkaidőre vonatkozó új szabály (26. §) lehetőséget biztosít nappal és éjszaka egyaránt a munkaidő megszakítására. *A megszakítás időtartama nappal két, éjszaka négy óránál nem lehet kevesebb és nem haladhatja meg a hat órát.* Ha a megszakítás az éjszakai időszakban történik, vagyis nagyobb része este 22 és hajnali 6 óra közötti időre esik és a megszakítás időtartamát a dolgozó a szolgálati helyén tölti el, erre az időre a havi alapbér alapul vételével számított 50%-os díjazást kell fizetni.

Vannak olyan munkakörök, amelyekben a szolgálati feladatok nem egyenletesen, hanem egyenlőtlenül jelentkeznek, vagyis csúcsidőszakok fordulnak elő. Ilyen szolgálati helyeken, illetőleg munkakörökben a kollektív szerződés 27. §-a lehetőséget ad egyenlőtlen munkaidő megállapítására. Egyenlőtlen munkaidő beosztás esetén a munkaidő négy óránál rövidebb és tizenkét óránál hosszabb nem lehet. Ilyen munkaidőt célszerű alkalmazni a bérelszámolóknál, a teljesítmény-elszámolóknál, stb.

A munkaidő beosztására vonatkozó szabályok megállapításánál a kollektív szerződés igyekezett a munkáltatói és dolgozói érdekeket messzemenően összehangolni. Mindenek előtt érvényesíteni kell a munkaidő jó beosztásához és kihasználásához fűződő társadalmi érdeket. Ez ugyanis annyira jelentős, hogy szinte további előrehaladásunk függ tőle.

Dr. Garabon Sándor

(Folytatjuk)

Kis üzem a vágányok között

Sokféle kisgépet és alkatrészt gyárt a MÁV Gépjavító Üzem szegedi egysége

Szeged-Tisza pályaudvaron a vágányok közé ékelődve szűk területen működik a *MÁV Gépjavító Üzem szegedi üzemegysége.* A látogató nem is sejti, hogy ez a kis üzem országos feladatokat lát el. Itt gyártják az építési és pályafenntartási szakszolgálatnál nélkülözhetetlen kisgépeket s azok alkatrészeit. Szintén innen kerül ki a biztosítóberendezések egy része, a váltózárak, a sorompózárak. Évekkel ezelőtt ők látták el a vasutat sorompókkal is, ma már csak azok fenntartásához szükséges alkatrészeket készítik. Esetenként különleges sorompók készítésére is kapnak megbízást.

Az üzem négy műhelyében *évente mintegy 55 millió forint termelési értéket állítanak elő.* Hogy pontosan mit is gyártanak, azt nehéz lenne mind felsorolni. Hiszen gyártmányaik száma 500—550 között mozog. A pályafenntartási kisgépek közül különösen sokat gyártanak, de készülnek itt elektromos elosztószekrények, féktuskóbetétek, felépítményi kézi szerszámok és sínszállító kocsik is.

A sok gyártmányféleség miatt *gyakran kell a termelésben váltani, egyik napról a másikra új gép gyártására átállni.* Ez nem mindig zavartalan, főleg a raktározási lehetőségek miatt. Megfelelő készáruraktár hiánya miatt csak igen gondos helykihasználással tudják a késztermékeket az elszállításig tárolni. Anyaghiányra nincs különösebb panaszuk, saját öntödéjük van, ami még színesfém öntésére is alkalmas. Annál nyomasztóbb gond a hely- és a létszámhiány. Az üzem területét nem tudják bővíteni, ezért belső átcsoportosítással próbálnak enyhíteni gondjaikon. Létszámuk jelentősen csökkent az elmúlt években. Ma 185-en vannak, különösen elkelne néhány kovács, öntő és formázó szakmunkás. Igaz, a gépesítés segíti a munkát, de az egyedi munkadarabok elkészítése továbbra is igényli az értő munkáskezeket. S hogy ennek ellenére még sincs fennakadás a munkában, az az itt dolgozók szakmaszeretetének, a jó kollekív szellemnek tulajdonítható. A gondokon maguk igyekeznek segíteni. Az öntödébe például négy éve még csillékben tolták be a nyersanyagot, ma már öntőpályán jut el az anyag céljához. Az átalakítással — amelyet fél év alatt készítettek el — gyorsabb lett a munka, és a korábbi 14 munkás helyett ma három elegendő.

Az üzem vezetői igen sokat tettek és tesznek a dolgozók élet- és munkakörülményeinek javítása, a gazdaságos munka érdekében. Terveik közül hármat említünk meg. A Szeged melletti gázlelőhelyek adottságait kívánják kihasználni azzal, hogy ipari és fűtési célra gáz bevezetését tervezik. A gázkemencék kialakításával jelentős mennyiségű szén, olaj és villamos áram szabadul fel, a befektetés közel négy év alatt megtérül. Korszerűsítik a meglevő gépparkot. A közelmúltban másfél millió forintért korszerű öntvénytisztító gépet vásároltak, ami hamarosan munkába áll. *Jövőre új szociális létesítmény építését kezdik meg, amelyben szászszemélyes étkezőt, férfinői fürdőt alakítanak ki.*

A feladatok teljesítésében élen járnak a szocialista brigádok. Az üzem hat brigádja közül az öntőbrigád a legeredményesebb. Nemcsak a mindennapi munkában tűnnek ki, hanem azon kívül is. Óvodát, iskolát patronálnak, s többekkel együtt építik, szépítik az üzem szántódi üdülőjét.

G. J.

A Kapagyártól a MÁV Gépjavító Üzemig (2.)

Nemcsak a cégér változott

A MÁV Gépjavító Üzem felirat 1968-ban került az üzem homlokzatára. Az elmúlt fél évszázad alatt azonban nemcsak a név változott meg néhányszor, hanem az előállított termékek és a munkakörülmények is. A hézag nélküli felépítmény bevezetésével a sínek pályában történő összehegesztésére az üzem műszaki gárdája kidolgozta a megfelelő technológiát.

A dízelesítési program következtében az Északi Járműjavítótól átkerült a pályafenntartási kisgépek gyártásának feladatköre. A gépek milliószámra ontják a grówergyűrűt és az oetl kengyeleket, de az üzem kollektívája mégis a nagy gépekre a legbüszkébb. Az aláverő a krampácsolás embernyomorító robotját szüntette meg. Ez a pályamunkások kedvence lett, az ágyazatrostáló géppel, az aljköztömörítő géppel és a többi pályaépítő géppel együtt.

Lehet alkotni

Jólesik megpillantani a robogó vonatablakból, amint a pályaépítő gépek zakatolva, porfelhőbe burkolózva falják az elhasznált vasúti pályát, hogy maguk mögött ismét a biztos nyugalom, a jól végzett munka öröme maradjon. Hány tekercs pauszpapír fogyott el, mire a rajzasztalon a viták keresztтüzében megszületett egy-egy új alkotás? Hány mérnök, technikus, rajzoló keresett más munkát — nem számolta senki. S hány van olyan, aki egy-két év múlva visszajött, mert megtanulta, hogy csak tűzben lehet acélt kovácsolni. *Itt nincs langyos állóvíz, itt lehet és kell is alkotni, létrehozni valamit.* Nem lehet elbújni a rajztábla mögé sem. A műhelyekben mindenki személyes ismerős. Megszólal a telefon, és a tervezőasztaltól a műhelyekig rövid az út. Az elmélet itt találkozik a gyakorlattal.

Villog az ívfény a hegesztő asztalán, dong, csattog a nagy kalapács, és lassan testet ölt egy-egy új gép, a közös munka gyümölcse. A tervező elejétől végig ott bábáskodik a prototípus megszületésénél, olykor fülig olajosan segíti az újszülöttet világra jönni. *Ha van jó érzés, amit a divatos szóhasználat manapság sikerélménynek nevez, akkor ez az a javából.*

Az üzem vezetői is részesei voltak és így vagy úgy, ma is részesei ennek a közösségi munkának. Az igazgató főkonstruktőr volt korábban, a főmérnök osztályvezető mérnök, a párttitkár lakatosként, az szb-titkár esztergályosként dolgozott a műhelyben. Folytathatnánk a sort az osztályvezetőkkel, művezetőkkel, hiszen itt szinte minden vezetőkáder régi törzstag. Az alapító tagok közül természetesen már nem dolgozik senki az üzemben, de bejárogatnak körülnézni és tanácsot adni, ha szükséges.

Károly bácsi

Derzbach Károly bácsi a kemény elveiről és bátor szókimondásáról ismert öreg kommunista, *ha megjelenik az üzemben, a fiatalok legszívesebben elbújnának éles nyelve elől.* Dicséretére legyen mondva, hogy amit mond, annak súlya van. Igazáról sohasem hagyja lebeszélni magát. Erről egyébként legendák keringenek. 1956-ban néhány nagyhangú vagány átjött a szomszédos széncsúzdáról, ahogy mondták, rendet teremteni. Az öreg elébük állt. *Mit akarnak itt az urak? Az „urak" elsősorban a vörös csillagot akarták eltávolítani a műhely homlokzatáról.* A csillag ott marad, jelentette ki Károly bácsi. Emellett kitartott, pedig a szenesek nemcsak ígérgették a pofonokat. Már a földön volt, de még onnan is a maga igazát hangoztatta. Rajta kívül van még néhány öreg nyugdíjas, aki ha erre jár, szinte kötelességének érzi végigjárni az üzemet. A télen például észrevették, hogy nem füstölnek a kémények.

— *Spóroltok a szénnel?* — kérdezte valamelyik. Nagy volt az ámulat, amikor a műhelybeliek eldicsekedtek a thermogenerátorokkal. *A földgáz nemcsak a műhelyeket fűti, a kovácsműhelyi kemencéket is ezzel táplálják.* Az irodai konvektorok és a fürdővíz-melegítő kazánok is a korszerű fűtőanyagból nyerik az energiát. De eltűntek a keskeny iparvágányok is a csörömpölő vascsillékkel — amivel egykor a belső anyagmozgatás történt. A somfabotot lóbázó hórukkbrigád is átalakult. A brigád tagjai ma targoncavezetők, akik hozzák, viszik a különböző anyagokat a közel 2 kilométernyi aszfaltozott, jól karbantartott utakon. Természetesen mindez keret, és alá van rendelve az eredeti célnak, a termelésnek.

A legutolsó „nagy alkotás" az *Univerzális darus jármű.* Eddig 26 készült el belőle. A rajzasztalokon sok más kisebb munka mellett most alakul, *formálódik a következő „nagyágyú", az aljcserélő gép.* A prototípus már elkészült, de még „nem az igazi", lakatos és mérnök együtt bűvölik, hogy mindazt a sok bonyolult műveletet elvégezze, amit elvárnak tőle.

Új szociális épület

A 149 milliós termelési érték jövőre sem lehet kevesebb. Évről évre nő ez az összeg, *és ezt úgy kell elérni, hogy a létszám 253-mal kevesebb, mint 10 évvel ezelőtt volt.* Pedig az üzem gazdasági és társadalmi szerveinek vezetői mindent megtesznek, hogy szociális ellátásban legalább annyit nyújtsanak, mint a környező gyárak. *Az új szociális épületben a fürdőn és öltözőn kívül helyet kapott az üzemorvosi és fogszakorvosi rendelő, a jól felszerelt üzemi konyhán 600 személynek főznek ízletes ebédet.* A Szántód-Köröshegyen levő üdülőben egyszerre 20 család pihenheti ki fáradalmait. Az NDK vasutasokkal a jó kapcsolat a világot látni kívánók kölcsönös cseréjével is kiegészül.

Asztalos Lajos

(Vége)



Új gyártmány, az univerzális darus jármű

Elsősorban rajtunk múlik

Mivel töltjük a szabad időt?

„A szabad idő tartalmas hasznosítása fontos szerepet játszik a fizikai és szellemi képességek megőrzésében, az öntevékenység fejlesztésében, és a személyiség formálásában."
(Idézet az MSZMP XII. kongresszusának határozatából.)

A szabad idő a Magyar Értelmező Kéziszótár szerint: A munkaidőn (és más kötelező elfoglaltságon) kívüli, szabadon felhasználható idő. A Magyar Hírlap hasábjain olvastam nem régen: „...*a szabad időben végzett tevékenység sokaknál aszerint minősül értékesnek vagy kevésbé értékesnek, hogy az egyén mennyi pénzt tud keresni... Az idő pénz közmondás annál meggyőzőbbé és életszerűbbé válik, minél nagyobb lehetőségszférája alakul ki a pénz birtoklásának.*"

Éljünk másképpen!

A cikkben a szerző megfogalmazta azt is, hogy „a szabad idő pedig csak úgy válhat az egyén teljes fejlődésére szolgáló eszközzé, ha — marxi kifejezéssel élve — az állótőke maga az ember lesz. Ha az egyes emberben kialakul a szükséglet a gazdag és sokszínű emberi viszonyok megteremtésére, akkor a szabad idő valóban szabaddá válik."

A férfiak általában jóval több szabad idővel rendelkeznek, mint a nők. Érthető, hiszen az egyenjogúság, a nők egyre teljesebb foglalkoztatottsága sokkal gyorsabban fejlődött a társadalmi tudatnál, a hagyományos szokásoknál. Minden változás ellenére továbbra is általában a nők viselik a háztartási munkák és a gyermekek gondozásának terheit: *egyes felmérések szerint hazánkban a férfiak csaknem 25 százaléka több szabad idővel rendelkezik, mint a nők.* A dolgozó nők naponta legalább kettő, a háztartásban tevékenykedők pedig négy-öt órát töltenek otthoni, fizikai erőkifejtést igénylő munkával. Ez főleg ételkészítés, mosás, takarítás. Viszonylag kevesebb idejük jut pihenésre, szórakozásra, művelődésre, sportolásra. Pedig az egészséges életmódhoz hozzátartozik a harmonikus életvitel, aminek fontos része az aktív és a passzív pihenés egyensúlya.

Az orvosok már régóta aggodalommal figyelmeztetnek: *éljünk másképp, hogy megőrizhessük egészségünket!* Az utóbbi években hazánkban is megnőtt azoknak a betegségeknek, például a szív és érrendszeri megbetegedések száma, amelyek kialakulásában az egészségtelen életmódnak (helytelen étkezés, elégtelen testmozgás stb.) döntő szerepe van. A szívbetegségek miatti táppénzes arány 1970-től 1978-ig 25 százalékkal növekedett: jórészt ezek a kórképek okozzák a 40—60 évesek halálozását. A cukorbetegek száma kb. 300 000-re tehető. Sok a mozgásszervi beteg is.

Próbáljunk lazítani!

Igyekezzünk úgy alakítani életünket, hogy a fizikai és a szellemi kifáradás, terhelés ellensúlyozásaképpen *aktív és passzív pihenésre, kikapcsolódásra is jusson időnk.* Ilyenkor regenerálódik szervezetünk. Az állandó rohanás, a kevés alvás következtében idegesek, ingerlékenyek leszünk, veszekszünk, kellemetlen légkört teremtve otthon és a munkahelyen egyaránt.

Próbáljunk kiegyensúlyozottan élni! Lazítsunk, kapcsolódjunk ki; *ebben segít például a sport, a rendszeres testmozgás.* Tervezzük meg úgy napjainkat, hogy reggel tornázzunk, este egy órát sétáljunk. Hétvégeken kiránduljunk. A családi együttlét megszépíti a hétvégi programokat. A gyermekek is megszokják ezt az életmódot és felnőtt korukban természetes igényüknek fogják érezni.

Közösen könnyebb

Mint láttuk, a nők nagy része a háztartáson kívül is dolgozik, tehát nem mindegy, mennyi idő alatt tud bevásárolni. Ezt a kereskedelmi hálózat az igényekhez jobban igazodó telepítése, nyitvatartása, az egyenletes árukínálat, a korszerű konyhakész termékek választéka alapvetően befolyásolja. A háziasszonyon múlik azonban, hogyan szervezi meg napi teendőinek azt a részét, amelyet főzéssel és különböző egyéb otthoni munkákkal tölt. *Mindenekelőtt a családon belüli munkamegosztást kell úgy kialakítani, hogy mindenki egyformán vegye ki részét az otthoni munkából.* Ehhez lehetőleg olyan konyhák kellenek, amelyek több funkciót is — például étkezőhelyiség — betöltenek. A konyhabútorokat úgy kell elhelyezni, hogy a fölösleges és indokolatlanul ismétlődő mozdulatokat kiküszöböljük, testtartásunk pedig kényelmes legyen. Lényeges még a helyes megvilágítás és a derűs, meleg színek alkalmazása.

Jelentéktelennek tűnő apróságok is segítik azt, hogy *szabad időnk valóban szabad legyen.* Vásároljunk minél több konzervet, mirelit árut, vegyük igénybe a különféle, az otthoni munkát segítő szolgáltatásokat, néha — különösen hétvégeken — menjünk el étkezni egy olcsóbb kisvendéglőbe.

Ha megpróbálunk egészségesebben élni, kiegyensúlyozottabbak, derűsebbek leszünk.

Dr. Katona Edit

Szigorúbb ellenőrzés, kevesebb baleset

Üzemszemle a tapolcai körzeti üzemfőnökségen

Július 1-én a tapolcai körzeti üzemfőnökségen *Tolnai Ildikó*, a vasutas-szakszervezet titkára és *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes vezetésével üzemszemlét tartottak. A szemlebizottságot az üzemfőnök tájékoztatta a munkakörülményekről és a baleseti helyzetről. Beszámolójában elemezte a munkabiztonság és a munkaerőhelyzet összefüggéseit is.

A szemlét megelőző munkavédelmi ellenőrzések tapasztalatai és az üzemfőnök tájékoztatója eredményesen segítette a szemlebizottság munkáját. *A bizottság megállapította többek között, hogy a tapolcai üzemfőnökségen a munkakörülmények és a munka biztonsága jó.* Ezt bizonyítja az üzemfőnökség első félévi baleseti statisztikája is. Amíg a MÁV-nál az elmúlt évhez viszonyítva növekedett az üzemi balesetek száma, addig a 40 üzemegységből álló üzemfőnökségen az elmúlt év azonos időszakában bekövetkezett kilenc üzemi balesettel szemben az idén három baleset történt. A bizottság azonban felhívta a vezetők figyelmét — az idén történ egy csonkulásos baleset tapasztalatai alapján — arra, *hogy a dolgozók munkaalkalmasságát a szolgálatba lépés előtt szigorúan ellenőrizzék, és a rendkívüli munkafeladatokhoz szükséges védőfelszerelés-ellátást szervezzék meg.*

A szemle során tapasztalt hiányosságok megszüntetésére a bizottság jegyzőkönyvileg rendelkezett. Ez kiterjedt a szociális épület beázásának megszüntetésére és a tolatási műveletek szabályainak betartására is.

Az üzemfőnökség területén dolgozó *36 munkavédelmi őr eddigi jó munkája is hozzájárult az utasításszerű, fegyelmezett magatartás kialakításához, a balesetmentes munkához.* Ez a felelősségteljes társadalmi tevékenység is a dolgozók érdekeit védi.

A szemlebizottság megállapította azt is, hogy a gazdasági vezetők és a szakszervezeti szervek között jó a kapcsolat, határozottan lépnek fel a munka- és biztonságtechnikai fegyelem megszegőivel szemben. Ez nélkülözhetetlen feltétele a munkabiztonság további javulásának, a balesetek csökkenésének.

Nyugállományba vonuló vasutasok kitüntetése

A Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa — nyugállományba vonulásuk alkalmából — több évtizeden át végzett kiemelkedő munkájuk elismeréseként a

MUNKA ÉRDEMREND ARANY FOKOZATA

kitüntetésben részesítette: Puskás András rostálógép-kezelőt, Bp. MÁV Építési Géptelep Főnökség.

MUNKA ÉRDEMREND EZÜST FOKOZATA

kitüntetésben részesítette: Fenyvesi László oszt. vez. helyettest, Bp. Vasútig.; Mán György felépítm. munkavezetőt, Dunaújváros Pft. Főn.

MUNKA ÉRDEMREND BRONZ FOKOZATA

kitüntetésben részesítette: Balázs Ferenc ács-állványozót, Bp. MÁV Magasépítési Főn.; Kosár János ügyint., Pécs Vasútig.; Martinák Ferenc kovácsot, Hatvan—Salgótarjáni Pft. Főn.; Mészáros László kocsirendezőt, Rákosrendező Körzeti Áll. főn.; Nagy Zoltán villanyszerelőt, Tapolca Körzeti Üzemfőn.; Tóth István vonatkezelőt, Miskolc Tiszai pu.; Veress József főnökségvezetőt, Debrecen Oktatási Főn.

A közlekedés- és postaügyi miniszter

KIVÁLÓ MUNKÁÉRT

kitüntetésben részesítette: Airizer Ferenc mozd. vezetőt, Bp. MÁV Hámán Kató Vont. Főn.; Czinege Vince málházót, Kunmadaras áll.; Fister Ferenc személyzeti vezetőt, Székesfehérvár Pft. Főn.; Gyimesi János raktárkezelőt, Bp. Landler Jenő Osztószertárfőn.; Hentsey Róbert ügyint., Szombathely Vasútig.; Juhász Barnabás forg. tartalékost, Záhony áll.; dr. Novák Emil vez. főorvost, MÁV Kórház és Közp. Rend. Int.; Rajnai György személyzeti vez., MÁV Hídép. Főn.; Sindel József előmunkást, Hódmezővásárhely Pft. Főn.; Sovány Ferenc műsz.-gazd. tanácsadót; Szebeni Sándor csop. vez., KPM Vasúti Főoszt.; Torma Gábor mérőállomás csop. vez., Debrecen Jj. Ü.; Valek József vonalgondozót, Pécs Pft. Főn.; Volák László kocsirendezőt, Miskolc Gömöri pu.



Szűcs Zoltán vezérigazgató átnyújtja a kitüntetést Antal József füzesabonyi körzeti áruirányítónak

MINISZTERI DICSÉRET

kitüntetést kaptak: Bán Béla ügyint., Szeged Vasútig.; Cservári Vilmos csop. vez., KPM Vasúti Főoszt.; Cservári Vilmosné önálló laboráns, Bp. Gépészeti, Technológiai és Anyagvizsg. Üzem; Fáy Miklós oszt. vez., KPM Vasúti Főoszt.; Fenyvesi Tibor művez., Debrecen körz. Üzemfőn.; Habinyák Mihály mozd. fűtő, Bátaszék Üzemfőn.; Lassú Lajosné betan. munkás, Bp. Déli Műsz. Kocsiszolg. Főn.; Mészáros Sándor pályamester, Hatvan—Füzesabonyi Pft. Főn.; Mozsár Sándor főn. vez., Bp. MÁV Egészségügyi Ell. Főn.; Németh Imre órabéres csop. vez., Szombathely BBFF; Semsey György ügyint., Bp. Vasútig.; Varga Sándor oszt. vez., Északi Jj. Ü.; Zana János Gergely sínhegesztő, Szentes Építési Főn.

A MÁV vezérigazgatója

VEZÉRIGAZGATÓI DICSÉRET

kitüntetésben részesítette: Antal József körz. áruirányítót, Füzesabony Körz. Üzemfőn.; Ács Ferenc tolatásvez., Veszprém Körz. Üzemfőn.; Bilinecz István dukkózót, Bp. TBÉF; Bozi Lajos ügyint. csop. vez., KPM Vasúti Főoszt.; Cziráki Albert ügyint., MÁV Szak- és Szerelőip. Főn.; Csontos István ügyint., Miskolc Vasútig.; Dobos Eszter jegyvizsgálót, Szentes Körzeti Üzemfőn.; Endrész Imre kocsirendezőt, Rákos áll.; Erdős Márton betan. munkást, Debrecen Ép. Főn.; Földesi Tiborné ügyint., KPM Vasúti Főoszt.; Gráczol László személyzeti vez., Sopron Pft. Főn.; Győrfi Károly vonatvez., Mátészalka áll.; Horváth Károly forg. szolg. tevőt, Győr Körzeti Üzemfőn.; Kakuk István fényező szakmunkást, Dunakeszi Jj. Ü.; Kerényi Edéné ügyint., Pécs Vasútig.; Kiss Imre üzemlakatos brig. vez., Szolnok Jj. Ü.; Kodály József s. munkást, Székesfehérvár Körzeti Üzemfőn.; Kovács Antal kocsirend., Kiskunhalas Körzeti Üzemfőn.; Kőrössy Gyula forg. áll. főn. h., Hatvan áll.; Kuti András lemezlakatost, Hatvan Vont. Főn.; Lakatos József rakt. vez., Debrecen Jj. Ü.; Léránt Ferenc áll. főnököt, Szekszárd áll.; Malmos Károly kézbesítőt, BVKH; Megyeri Bálint rakod. irányítót, Nyíregyháza Körz. Üzemfőn.; Molnár Lajos ügyint. csop. vez., Szeged Vasútig.; Molnár Pál tervező technikust, MÁV Tervező Int.; Molnár Sándor árupénzt., Eperjeske áll.; Nász János kitérőlakatost, Szolnok Pft. Főn.; Nieselberger Balázs vonatvez., Kaposvár Üzemfőn.; Pandur István vonatkísérőt, Dombóvár Üzemfőn.; Pálfi László felépítm. előmunkást, Debrecen Pft. Főn.; Petrás László áll. vez., Balassagyarmat Körz. Üzemfőn.; Péter Sándor mozd. vez., Szeged Körz. Üzemfőn.; Prókai László kocsivizsg. csop. vez., Miskolc Vont. Főn.; Szabó Mihályné kocsitakarító csop. vez., Debrecen áll.; Varga György Tvgvez., Celldömölk Ép. Főn.; Varga László raktárnokot, Szentgotthárd áll.; Veres Miklós pályamunkást, Záhony Pft. Főn.; Vigh József tolatásvez., Füzesabony Körz. Üzemfőn.; Vizer Ferenc váltókez., Kőbánya felső áll.; Várnai Rezső ügyint., KPM Vasúti Főoszt.; Zimonyi László jegykiadó pályaőrt, Pápa Pft. Főn.; Zoltán Ernő mozd. vezetőt, Nagykanizsa Üzemfőn.

Megtartotta küldöttközgyűlését az általános biztosító egyesület

A Vasutasok Általános Biztosító Egyesülete június 27-én tartotta küldöttközgyűlését a Keleti pályaudvar kultúrtermében. Az elnökségben helyet foglalt *Koszorus Ferenc*, a vasutas-szakszervezet főtitkára és *dr. Kisrákói Tibor*, a MÁV Vezérigazgatóság szakosztályvezető-helyettese is.

Dr. Földesi József elnöki megnyitója után az 1894-ben alapított egyesület utóbbi háromévi tevékenységéről *Tóth László* ügyvezető elnök adott tájékoztatást. A tagság létszáma ma már meghaladja a 157 ezret.

Az alapszabály módosítására tett és a küldöttközgyűlés által elfogadott javaslatok közül érdemes megemlíteni azt, *hogy tagdíjemelés nélkül több segély összegét felemelték és a kórházi ápolási segéllyel bővítették a szolgáltatást.*

A küldöttközgyűlésen felszólalt *Koszorus Ferenc* főtitkár is. Hangsúlyozta többek között, hogy a MÁV szociálpolitikai feladatainak végrehajtásában milyen fontos szerep hárul a különböző vasutas biztosító egyesületekre.

Ezután megválasztották a tisztségviselőket. *Maczkó Istvánt* elnöknek, *Rétfalvi Tibort* ügyvezető elnöknek, *Lázár Jánost* pedig helyettes ügyvezető elnöknek, majd 15 tagú választmányt, 5 választmányi póttagot, és 5 tagú számvizsgáló bizottságot is választottak.

Drégely Vilmos

A 104. KÖZGYŰLÉSÉN

Új vezetőséget választott az EBSE

A *Magyar Államvasúti Alkalmazottak Első Biztosító és Segélyegyesülete* június 28-án tartotta 104. közgyűlését a Keleti pályaudvar kultúrtermében, amelyen megjelent *Koszorús Ferenc*, a vasutas-szakszervezet főtitkára és *dr. Ács Imre* szakosztályvezető is.

Az egyesület ötévi munkájáról *Rétfalvi Tibor* ügyvezető elnök számolt be. Az egyesületbe 1976-tól 1980-ig 5615 új tag lépett be. Az egyesület létszáma ezzel 127 440-re emelkedett. A tagdíjbevétel meghaladta a 101 millió forintot.

Az Állami Biztosítóval 1960-ban kötött viszontbiztosítási szerződés alapján 1976-tól 1980-ig több mint 31 millió forint viszontbiztosítási díjat utaltak át. A tagság részére viszontbiztosítási *és családvédelmi segély címén majdnem 77 millió forintot fizettek ki.*

A hajdúszoboszlói, hévízi és parádi üdülőkben — az elmúlt öt év alattt — 15 467 személynek biztosítottak üdülési lehetőséget. Az egyesület vagyoni helyzete 1980 végén 49 milliárd forint volt.

Az elmúlt 35 év alatt érvényesültek azok a szociálpolitikai elvek, amelyek a tagság szociális biztonságát szavatolták.

A beszámoló után *dr. Ács Imre* a felügyeleti szerv nevében köszöntötte a közgyűlést, utána pedig *Koszorús Ferenc* főtitkár szólalt fel. Hangsúlyozta többek között, hogy a MÁV szociálpolitikai feladatainak végrehajtásában milyen fontos szerep hárul a különböző vasutas biztosító egyesületekre.

Kaposvári kezdeményezés

Vasutas fiatalok találkozója

A kaposvári üzemfőnökség KISZ-bizottsága találkozót szervezett június 13-án és 14-én, a pécsi igazgatóság területén dolgozó fiatalokkal *Balatonfenyves-alsón*, a Somogy megyei KISZ-vezetőképző táborban. A találkozón kétszáz fiatal vett részt.

A kétnapos programsorozatot *Horváth Ernő*, a kaposvári üzemfőnökség KISZ-bizottságának titkára nyitotta meg, majd *Fényes József*, a pécsi igazgatóság vezetője ismertette a fiatalok helyzetét, az érdekükben tett intézkedéseket az igazgatóság területén, és válaszolt a hallgatók kérdéseire. Utána *Halmai Árpád*, a területi szakszervezeti bizottság titkára a szakszervezet érdekvédelmi szerepéről beszélt.

Az ifjúsági találkozó résztvevőit délután gazdag kulturális és sportprogram várta. Másnap *Sági Árpád*, a Somogy megyei KISZ-bizottság titkára számolt be a fiataloknak a KISZ X. kongresszusán szerzett tapasztalatairól, a fontosabb határozatokról.

Szepesi Józsefné

Nyugdíjas-találkozó a Budapesti Építési Főnökségen



A nyugdíjas-találkozó résztvevői

Kedves, bensőséges, családias találkozó színhelye volt június 23-án a MÁV Budapesti Építési Főnökség kultúrterme. A főnökségtől az elmúlt 10 esztendőben nyugdíjbament vasútépítők adtak találkozót egymásnak. A meghívott 200 nyugdíjas közül 103-an jelentek meg.

Németh Gyula, a főnökség igazgatója köszöntötte, illetve tájékoztatta a vendégeket. A főnökség eredményei a nyugdíjasok egykori jó munkáját is dicséri, hiszen ők tanították a fiatalokat.

Ezután *Duró Sándor* szb-titkár a társadalmi szervek nevében köszöntötte a jelenlevőket és ismertette a szakszervezeti életben bekövetkezett változásokat, a dolgozók érdekvédelmében kifejtett tevékenységet.

Ezután az egykori kollégák feleleventették a régi eseményeket, emlékeket. A meghitt beszélgetésnek az ebéd sem vetett véget. Utána várséta és múzeumlátogatás szerepelt a programban.

A nyugdíjas-találkozó rendezésének anyagi alapját a főnökség dolgozói a tavaszi kommunista szombatokon végzett munkával teremtették elő. Legközelebb két év múlva rendeznek hasonló találkozót a főnökségen.

Vasutasrokkantak kiállítása Pápán

A rokkantak nemzetközi éve alkalmából kiállítást rendezett Pápán a vasutasok ifjúsági klubja. Június 22-én délelőtt nyitották meg a két vasutas rokkantnyugdíjas, *Blahák József* és *Tóth Kálmán* kiállítását.

Blahák József volt távírdamester, aki jobb karját veszítette el egy baleset során, fából készít kereteket, tálakat, dísztárgyakat és evőeszköztartókat.

Tóth Kálmán — egykori fűtőházi dolgozó — fából készített sakk-készleteit, ékszerdobozait, piperetartóit, réz- és bronzfiguráit mutatta be.

A két vasutas rokkant helyi bemutatóját a városi *Jókai Mór Művelődési Központ* fazekas szakkörének kiállításával bővítették, és korongozó bemutatót is tartottak.

Sz. Jakab

KASZALA SÁNDOR RIPORTSOROZATA

A kéklő óceán földjén

Estoril, a turisták paradicsoma (1.)

A vacsora kitűnő volt a *Hotel Parisban.* A pikánsan fűszerezett sült halak után a könnyű portói vörös bor elnehezítette a fejem, friss levegőre vágytam. Estorilban nyáron még este kilenc órakor is süt a nap, a hőmérséklet húsz-huszonöt fok. Az óceán partján mégis üdítő, bizsergetően kellemes a levegő. A langyos szél bebújik az ingem alá, átjárja a testem, rámzúdítja a végtelen víz illatát, a partmenti fák édeskés aromáját. A strand széles homoksivatagában elhagyottan meredeznek a sátrakat tartó cölöprudak, a fürdőzőket már elnyelte a nyugtalanul lihegő város esti forgataga. Itt-ott még látni a homokon elterült testek nyomát, a lábak szántotta hosszú barázdákat, amelyek a partra sodort kagylókkal alkotnak lenyűgöző csendéletet.

Akár a zene

Sétálok befelé a mólón és hallgatom az Atlanti-óceán titokzatos hangjait, zúgó-morajló énekét. Mert ének ez, olyan, akár a legszebben komponált zene, amit eddig valaha is hallottam. A mólóról lenézek a mélybe. A zöldes színű kövek között zúg, csobog-locsog a víz, a hullámverés ritmusában kagylók ringatóznak. A távolban, ahol az óceán a szürke éggel olvad a végtelenbe, teherhajó lebeg. Rekedten jajdul a szélben a kürtje. Portugália partjait üdvözli, a kalandos felfedezők, *Magellán, Vasco de Gama* és a mediterrán éghajlat tüzén érett borok földjét. A földrész történelmével játszik a képzeletem. Több mint ezer évvel ezelőtt, talán éppen ezekben az órákban siklottak Estoril homokos partjaira a vikingek bárkái. Az ország első lakói, a berber eredetű luzitánok házaiba törő hajósnép fosztogatott, erőszakoskodott. Aztán gazdag zsákmánnyal szálltak ismét tengerre. A férfiak ökölbe szorított kézzel, tehetetlenül hadonásztak, a nők sírva igazgatták tépett ruháikat. *Párszáz évvel később a portugál gyarmatosítók tették ugyanezt idegen országok népeivel.*

Mennyi kínt, gyötrelmet, mámoros, kéjes örömet láttál már embert nyűvő és tápláló bölcs óceán? Sós ízű vagy mint a könnycsepp, szelíd és háborgó, mint az általad született ember. A szél erőteljesen cibálja rajtam az inget. Valaki megérinti a vállam.

Összerezzenek.

Turista csoportunk vezetője áll mögöttem és figyelmeztet megállapodásunkra, aztán eltűnik, mint egy kísértet. Délelőtt határoztuk el, hogy az öreg halász vendéglőjében csapunk egy kis murit. Kilenckor találkozunk a szálló portáján. Csak tízen, tizenketten leszünk, a többiek korán lefekszenek. Mi, fiatalabbak már hozzászoktunk az éjszakázáshoz, négy-öt órát alszunk naponta, amióta Portugália földjére léptünk. Igyekszünk beleolvadni a városok életébe, kifürkészni lakóik szokásait, lelkünkbe zárni a piacok hangulatát, a halászok melankólikus énekét, a vendéglők atmoszféráját. *Csak néhány napja élvezzük a portugál szakszervezetek vendégszeretetét, mégis ezernyi kép, élmény kavarog, lüktet már bennünk.*

Üde színfolt

A szálloda halljában még nem látok ismerőst. Korán érkeztem. A portás hozzám lép, és szívélyesen üdvözöl. Megveregeti a vállam, érdeklődik, hogy miben lehet a segítségemre. Hibátlan portugál nyelven kérem tőle a szobám kulcsát. Erre ő büszkébb mint én, mert sikerült anyanyelvén megtanítania velem a 327-es számot. Délutánonként, amikor a külföldi csoportok megrohamozzák a portát a szobakulcsokért — mutogatva és cetlikre írva a számokat — én a tömegből honi nyelven, magabiztosan kérem a 327-est. Értékes perceket nyerve ezzel. Most is — széles mosoly kíséretében — kezembe nyomja a kulcsot, s én udvariasan megköszönöm: *obrigado.* Aztán beszállok a liftbe.



A festői szépségű üdülőkörzet (A szerző felvétele)

Az öreg halász fogadója pár száz méterre van a Hotel Paristól. Az emeletes villák árnyékában üdítő színfolt az öreg, földszintes, a mi parasztházainkhoz hasonló épület, kis teraszával, pici ablakaival, hűvös leheletű helyiségeivel. Reggelente, vagy késő délután néhányan mindig ide látogatunk, mert itt kitűnő kávét főznek és az italok is lényegesen olcsóbbak, mint a szomszédos vendéglőben. Én kora délután legszívesebben mindig a pult előtt ácsorgok, kezemben a jéghideg német sörrel és figyelem a fekete hajú, tengerkék szemű kiszolgálónőt — a halász lányát —, aki mindig mosolyog és egy pillanatig sem tétlenkedik. A pultra kopott ruhájú, cserzett arcú munkások könyökölnek, elgondolkozva szívják a cigarettát, néha belekortyolnak a rubinvörös portóiba és a nyitott ajtón át legtöbbször az eget kémlelik. Ritkán szólalnak meg, akkor is csak a legszükségesebb gondolatot közlik, ellentétben a mi kocsmáink törzsvendégeivel, akik felszabadultan fecsegnek.

Vendégségben

A fogadó tulajdonosa — José — alacsony, széles pofacsontú barna férfi. Tekintete határozottságot és egyben jó kereskedőre jellemző barátságos derűt sugároz. Az ő feladata többek között a konyha nyersanyagszükségletének biztosítása. Másodmagával már hajnalban tengerre száll, kiveti a hálót, és a zsákmány este ott párolog, gőzölög a vendégek asztalán. *A külföldiekkel kivételes udvariassággal bánik, aminek nagyon is gyakorlatias okai vannak, hiszen ő ebből a mesterségből él.* A szomszéd állami vendéglő konkurrenciát jelent, ezért igyekszik engedményeket tenni, a külföldi törzsvendégeket apróbb figyelmességgel lepi meg.

Már mi is törzsvendégnek számítunk. Amikor kis csoportunk belép a fogadóba, a nekünk fenntartott asztalhoz vezet *és mielőtt rendelnénk, már hozza is a vörös bort, két üvegkancsóban, aztán közli a tolmáccsal, hogy ezért nem kell fizetni, ez az ő ajándéka, érezzük jól magunkat.* A kis terem asztalainál csendben ülnek a vendégek, láthatóan helybéliek, és feszülten figyelik a sarokban elhelyezett tévét, amely bikaviadalt közvetít. A torreádor egy-egy ügyes mozdulatát szenvedélyes kiáltásokkal ismerik el, biztatják mint mi egy futballcsapat tehetséges csatárát.

A tourada, a bikaviadal különbözik a spanyolországitól. A portugál bika ugyanis élve hagyja el az arénát. A szarvát bőrsapkák fedik és megölése is csak imitált. A spanyolok „gyalogos" viadalaival szemben a portugálok inkább a lóról küzdő cavelheirók ügyességét nézik szívesen és bírálják szenvedéllyel. A cavelheiró váltott paripákon, segítőtársai pedig gyalogosan, a bikaviadalok általános szabályai szerint küzdenek.

José leül közénk néhány percre és kis országunk iránt érdeklődik. A tolmács rutinosan mesél, José elgondolkozva bólogat, és megjegyzi, nem tudni honnan szerzett ismeretek alapján:

— Jó nép, dolgos nép a magyar!

Becses ajándék

Mi tizenegy körül készülődünk, másnap korán kell kelni. Elhagyjuk Estorilt és tovább utazunk a kéklő óceán földjén. A halász korainak tartja a búcsúzást, hiszen itt csak ezután kezdődik az élet. Éjjel tizenkettőkor még a gyerekek is az utcán vannak. A munka reggel általában csak kilenckor kezdődik. Az ajtóban José megfogja a karom és kéri, hogy várjak egy percet. Hamarosan visszatér, kezében gyermekfej nagyságú gyönyörű kagyló.

— Tegnap reggel akadt a hálóba, szép példány. Vigye el emlékbe — mondja mosolyogva. *— Az óceán hangjai zúgnak benne, az óceáné, amit ön annyira szeret...*

Az utcán fülemhez illesztem a csodálatos kagylót, amely valóban a végtelen víz énekét, azt a varázslatosan komponált zenét súsogja a fülembe. Sohasem gondoltam volna, hogy az Atlanti-óceánt egy kagylóba zárva is haza lehet hozni becses souvenirként.

(Folytatjuk)

NEMZETKÖZI ÉLET

A vasutak helye a közlekedéspolitikában

Belgiumban tanácskozott a vasutasok VI. nemzetközi szakszervezeti szemináriuma

Mint arról lapunk 12. számában is tájékoztattuk olvasóinkat a francia, a belga és az angol vasutas-szakszervezetek szervezésében a belgiumi Houffalize-ban tartották május 4—8 között a vasutasok VI. Nemzetközi Szakszervezeti Szemináriumát. A tanácskozás témáiról az alábbiakban adunk részletesebb tájékoztatást.

A szeminárium résztvevői *„A vasutak helye a közlekedéspolitikában és a szakszervezetek ezzel kapcsolatos szerepe"* című témát vitatták meg. A napirend vitaanyagait a magyar, az olasz, a japán, az angol és az NSZK vasutas-szakszervezetei terjesztették elő.

A nemzetközi értekezletet *Alphonse Tonneaux*, a Belga Vasutas-Szakszervezet elnöke nyitotta meg, aki egyben a Nemzetközi Szeminárium munkacsoportjának elnöki tisztségét is betölti. Annak a meggyőződésének adott hangot, hogy a VI. szeminárium, akárcsak az előzőek, a párbeszéd helyszíne lesz, ahol előtérbe kerülnek az emberi haladás, a nemzetek közötti kiegyensúlyozott gazdasági fejlődés és a társadalmi haladás kérdései, amelyek a béke megteremtésének nélkülözhetetlen feltételei. Ez azért is fontos, mert az utóbbi két évben fokozódott a nemzetközi feszültség.

A vita során értékelték a kapitalista válság hatását a vasútra, a vasúti szállítás előnyét a többi szállítóeszközzel szemben, a vasutasok felkészítésének fontosságát az új technika fogadására, a szakszervezeti jogok érvényesítésének lehetőségeit az élet- és munkakörülmények javításának szükségességét, a nemzeti, regionális és nemzetközi szintű közös akciók jelentőségét.

A szemináriumon részt vevők aktivitása igazolta a téma megválasztásának helyességét, *mert a vasút szerepét és a szakszervezetek ezzel kapcsolatos feladatait ilyen sokoldalúan és átfogóan korábban még nem vitatták meg.* Helyesnek bizonyult az előkészítő bizottságnak az a döntése is, hogy az előterjesztések kidolgozására négy szocialista és négy tőkésország vasutas-szakszervezeteit kérte fel. A vitában többek között felszólalt *George Debune*, a Belga Szakszervezeti Szövetség főtitkára, aki hangsúlyozta, hogy e tanácskozás feladata az érdekazonosság kifejezése. A szervezett dolgozóknak nemcsak követelni kell tudniuk, hanem nagy felelősségérzettel is kell rendelkezniük, a béke és a haladás érdekében. Meg van a lehetőség a problémák párbeszéd útján történő tisztázására, a vasutasok egységére, szolidaritására.

A szovjet vasutas-szakszervezet elnöke, *Nikolaj Kovaljev* hozzászólásában rámutatott, hogy a szocialista országokban az egyes közlekedési ágak közötti verseny a szocialista termelési viszonyok között folyik, amely gazdaságossági meggondolások alapján *tervszerű munkamegosztást irányoz elő az egyes közlekedési ágak között.* A beruházási javak elosztása is ennek arányában történik. A szocialista országokban a felsőbb állami szervekben nincs döntés az abban érdekelt dolgozók véleményének megkérdezése nélkül. Természetesen a szocialista országok szakszervezetei számára is akad még bőven tennivaló. Így elsősorban a nehéz fizikai munka fokozatos megszüntetése, az utazószemélyzet munkakörülményeinek javítása stb.

Az NSZK vasutas-szakszervezetének küldötte elmondta, hogy hazájában a vasútvonalak 38%-a már villamosított és ezen bonyolódik le a teljes forgalom 85%-a. A vasút szerepének növelésére indított mozgalom sikeres és ehhez nagyban hozzájárul a modern technika, illetve az *Intercity vonatok* forgalomba állítása. Ezeken a vonalakon az utazási sebesség eléri a 160-200 km/óra sebességet. Ugyanakkor a modernizálással párhuzamosan mintegy 12 ezer ember veszítette el a munkahelyét. A szakszervezetnek az a feladata, hogy megakadályozza további vasutasok elbocsátását.

A felszólalók másik csoportja, köztük az *olasz*, a *spanyol* és a *portugál* vasutas-szakszervezetek képviselői arról tájékoztatták a szemináriumot, hogy ők az átlagnál jóval alacsonyabb fejlettségi szintű vasúton kell, hogy harcoljanak a vasutasok érdekeiért. Ezekben az országokban a vasút részesedése a beruházási javakból, (különösen a közút javára fordított nagyobb összegek miatt) évről évre csökken. A pálya, a vagonpark elhanyagolt, elavult, a sebesség- és súlykorlátozások miatt még a meglevő kis forgalom is akadozik. A vasút deficitjének növekedése miatt az állam egyre több állomást, vasútvonalat szüntet meg, amely foglalkoztatási gondokat is jelent.

A vita lezárása után a küldöttek memorandumot fogadtak el. A memorandum szerkesztő bizottságának elnöke *Ray Buckton* ezzel kapcsolatban elmondotta, hogy az elfogadott memorandum nemzetközi szinten ad képet a vasutas-szakszervezeti mozgalomról és kifejeződik benne az a közös szándék, hogy e nehéz világpolitikai helyzetben eszmecsere folyjék a különböző társadalmi és politikai berendezésű országokban dolgozó vasutasok élet- és munkakörülményeiről.

Baranyai Zoltán

HASZNOS TUDNIVALÓK

Külföldre utazóknak

Májustól szeptember közepéig tart a turista szezon. Évről évre többen keresnek fel idegen tájakat, országokat. Az élmények mellett azonban gyakran üröm is cseppen az örömbe. Kisebb-nagyobb boszszúságok éppúgy előfordulnak, mint tragédiák. Egy család például Prágába utazott. A repülőtéri vámvizsgálat után megváltak csomagjaiktól. Az utazás rövid és kényelmes volt, biztonságosan értek célhoz. A család Prágában, az útipoggyászuk viszont Zürichben landolt. Milyen védelmet, kárpótlást nyújt ilyen esetekben a biztosító?

A szocialista országba utazó turisták a baleset- és poggyászbiztosítást *napi három forintért köthetik meg.* Ez a szerződés baleset esetén 100 ezer, ruha- és poggyászkár esetén 12 ezer forint térítésre kötelezi a biztosítót.

Külföldön számítani kell arra is, hogy a turista kórházi kezelésre szorul. A biztosító ebben az esetben is segít.

A szocialista országokban ingyenes az orvosi és kórházi kezelés. Más azonban a helyzet a nyugati államokban. Köztudott, hogy ott betegnek lenni drága mulatság. Éppen ezért nem haszontalan dolog, ha a nyugatra utazó kiváltja a *„Betegségi Biztosítási Igazolványt".* Ez a biztosítás fedezi azokat a költségeket, amelyeket egy sürgős kórházi vagy orvosi ellátásra szoruló magyar állampolgárnak kellene fizetnie. *Az igazolvány öt nyelven tartalmazza az Állami Biztosító kezességvállalását.* Jó tudni még, hogy a CSÉB biztosítás külföldön történt sérülésekre, halálesetekre is érvényes, a tanulóbiztosításhoz hasonlóan.

Holland vasutas-szakszervezeti delegáció tanulmányozta szakszervezetünk munkáját

A vasutas-szakszervezet kétoldalú nemzetközi kapcsolatainak köre az idén tovább szélesedett. Június 22—26-a között ugyanis kéttagú holland vasutas-szakszervezeti küldöttség érkezett hazánkba. A delegációt *G. J. Gijzen*, a Holland Közlekedési Szakszervezet Vasúti Szekciójának elnöke vezette. Társaságában érkezett *J. M. Schoonens*, a szakszervezet pénztárosa. Vendégeink élénk érdeklődést tanusítottak szakszervezetünk szervezeti felépítése, jog- és hatásköre, érdekvédelmi tevékenysége iránt. Mély benyomást keltett bennük az a sokoldalú és széles körű munka, amelyet a magyar szakszervezetek a tagság érdekében végeznek.

A delegációt fogadta *Koszorús Ferenc* főtitkár és *Szűcs Zoltán*, a MÁV vezérigazgatója. A vendégek ellátogattak a balatonkenesei oktatási központba, a balatonfüredi és hévízi MÁV szanatóriumokba és a boglárlellei vasutas üdülőbe.

A MÁV Északi Járműjavító Üzemben a szakszervezeti bizottság munkáját tanulmányozták és szakszervezeti aktivistákkal beszélgettek. G. J. Gijzen elnök tájékoztatójában elmondta, hogy szervezetük tagja a Holland Szakszervezeti Mozgalom Szövetségének. Ezen keresztül tagszervezetei a *Szabad Szakszervezetek Nemzetközi Szövetségének* és az *Európai Szakszervezeti Szövetségnek.* Nemzetközi tevékenységükben a világbékét, a biztonság megteremtését, a fegyverkezési verseny megszüntetését, az új nemzetközi gazdasági rend kialakítását és a fejlődő országok segítését tartják szem előtt.

A holland küldöttség visszontlátogatásra hívta meg szakszervezetünk képviselőit.



Szűcs Zoltán vezérigazgató a vendégekkel beszélget (Laczkó Ildikó felvétele)

Jól rajtoltak csapataink az USIC-bajnokságban

Harmadik hely cselgáncsban és birkózásban

A *Nemzetközi Vasutas Sportszövetség* (USIC) Olaszországban megtartott kongresszusán jóváhagyott program alapján kezdődtek el az 1981. évi bajnokságok a szövetség által kijelölt országokban. Először cselgáncsozóink léptek tatamira a franciaországi *Istresben.*

A Dél-Franciaország festői szépségű környezetében megbúvó kisváros vezetői, egész lakossága nagy szeretettel és lelkesedéssel fogadta a résztvevő 13 ország vasutas küldöttségeit. A minden igényt kielégítő városi sportkombinát zászlókkal díszített csarnokában ***két tatamin, hét súlycsoportban 81 versenyző kezdte meg a küzdelmeket.*** Már az első napon nyilvánvalóvá vált, hogy a mezőnyből messze kiemelkednek az NDK és a Szovjetunió erőtől duzzadó, technikailag igen felkészült versenyzői. E két ország versenyzőivel — legnagyobb örömünkre — csak a magyarok tudtak lépést tartani, helyenként közéjük ékelődni, néha megelőzni őket.

A magyar csapat minden tagja dicséretet érdemel. Fegyelemből, küzdeni akarásból, a sportág iránti szeretetből jelesre vizsgáztak. Valamennyi versenyző érmes, illetve helyezett lett. ami összességében a nemzetek közötti pontversenyben a harmadik helyet jelentette.

Eredmények: 60 kg: 3. *Schulhof (MVSC),* 65 kg, bajnok: *Horváth* (MVSC), 71 kg: 2. *Fábián* (MVSC), 95 kg: 5. *Sáfián* (MVSC), +95 kg: 3. *Tóth* (MVSC), 4. *Géra* (PVSK).

Pontversenyben: 1. NDK 52 pont, 2. Szovjetunió 44 pont, 3. Magyarország 37 pont, 4. Jugoszlávia 28 pont, 5. Franciaország 22 pont.

A cselgáncsverseny után *Münchenben* találkoztak a szövetség tagországainak legjobb birkózói, hogy — immár nyolcadik alkalommal — megmérkőzzenek azért a díszes trófeáért, amit a szovjetek őriztek négy évig a Kijevben megszerzett győzelmük óta. A versenyen megjelent *11 ország közel nyolcvan versenyzője 10 súlycsoportban lépett szőnyegre.* Akárcsak a cselgáncsban itt is a szovjetek és az NDK-beliek játszották a főszerepet, de nagyon erős, országos válogatottakat is felvonultató csapattal szerepeltek a jugoszlávok és a bolgárok is. Ebben az igen erős mezőnyben a magyar csapat derekasan helytállt. A pontversenyben, a válogatott *Gaál Károly* sajnálatos sérülése ellenére, a harmadik helyen végeztek.

Eredmények: 48 kg: 3. *Dóczi* (SZVSE), 52 kg: 2. *Kecskeméti* (BVSC), 57 kg: magyar versenyző nem indult. 62 kg: 4. *Kovács* (Haladás VSE), 68 kg: *Gaál* sérülés miatt feladta a versenyt, 74. kg: *Toma* (BVSC) az ötödik helyen végzett, 82 kg: 4. *Csapó* (BVSC), 90 kg: 3. *Ivanics* (BVSC), 100 kg: *Csikós* (SZVESE) az ötödik helyen végzett, +100 kg: 3. *Szemerédi* (Haladás VSE). Csapatversenyben: 1. Szovjetunió, 2. NDK, 3. Magyarország.

Tartalékosok honvédelmi versenye Mórahalmon

Az MHSZ Szeged városi-járási vezetősége június 21-én Mórahalmon rendezte meg a Tartalékosok Honvédelmi Versenyének területi döntőjét, 16 csapat részvételével.

A verseny győztese a szegedi igazgatóság *dr. Münnich Ferenc* Tartalékos Honvédelmi Klubcsapata *(Almási István, Monár Lajos, Csanádi László* és *Dorogi Péter)* 192 ponttal.

A győztes szegedi vasutascsapat másodszor nyerte el az MHSZ városi vezetőség társadalmi utóképzési bizottságának vándorkupáját.

Ifjúsági Sakk-kupa

A Vasutasok Szakszervezete a vasutasnap tiszteletére 1979-ben alapította a *Vasutas Ifjúsági Sakk-kupát.* A kupaküzdelmeket minden évben a vasutasnap előtt rendezik, s azokon háromtagú ifjúsági csapatok vehetnek részt.

Az ifjúsági Sakk-kupát (megalapítása, 1979 óta) a MÁV Budapesti Építési Főnökség Vasútépítő Törekvés Sportkörének ifjúsági sakkcsapata harmadszor nyerte el. A csapat edzője Valis János.

Augusztus 2-án

Túra a Pilisben

Lapunk 4. számában hirdetett *„Tavasztól őszig hat túrasorozat"* 4. túrájára augusztus 2-án, vasárnap kerül sor a Pilis-hegységben. Találkozás a Batthyány téri HÉV-végállomáson, az 1. vágány végénél 9,45 és 10 óra között. Indulás a HÉV-vel 10 órakor.

Útvonal: Budakalász—Lenfonógyár v. m. Harapovácsi víznyelő, Stromfeld Aurél turistaház, Nagy Kevély, Pilisborosjenő autóbusz-végállomás. Vezető: *Schubert Imre.*

Kommunista műszakok

a vasutasrokkantakért

A rokkantak nemzetközi éve alkalmából — mint arról lapunkban rendszeresen tájékoztatjuk olvasóinkat — ismét több szocialista brigád, szolgálati hely szervezett kommunista műszakot, amelynek bérét a vasutas rokkantak javára ajánlották fel.

A *szegedi vasútigazgatóság* központjában dolgozók közül június 13-án *közel kétszázan áldozták fel pihenőnapjukat, és tartottak rendkívüli műszakot.* A műszakért járó 20 ezer forint munkabért a MÁV Kórház baleseti utókezelő osztálya fejlesztésére ajánlották fel.

A műszak során Szeged állomáson tíz személykocsi belső nagytisztítását végezték el, bozótot irtottak az állomási töltés mindkét oldalán, és peronszegélyeket festettek. A szertár területén betonelemeket csoportosítottak át, terepet rendeztek. A pályafenntartásiak Algyőn, a vasúti hídnál terepfeltöltést végeztek, mintegy 30 köbméter földet mozgattak meg. Többen a vasutas ifjúsági lakásépítő szövetkezetnél segítettek, épületet bontottak. Ezenkívül épületek, rakodóterek takarítása, műszaki karbantartás is szerepelt a programban.

Szob—Sturovó állomás szocialista brigádjai 66 személykocsi külső és belső tisztítását végezték társadalmi munkában. Az érte járó 20 ezer forintot átutalták a MÁV Kórház számlájára.

Ferencváros állomás *II. Rákóczi Ferenc* szocialista brigádja június 7-én a rendezőben rakományigazítást vállalt. Az érte kapott kétezer forintot a vasutas rokkantak javára ajánlották fel.

A *szombathelyi vasútigazgatóság* területén dolgozó kollektívák ugyancsak csatlakoztak a rokkantak javát szolgáló akciókhoz. Eddig húsz főnökségnél tartottak kommunista műszakot, amelynek értéke meghaladja a 200 ezer forintot.

A műszakokon 1650-en 10 200 órát dolgoztak. Többek között mozdonyokat és teherkocsikat javítottak, személykocsikat tisztítottak, kitérőket cseréltek, és vágányt szabályoztak.

Lakáscsere

Elcserélném egy szoba, konyha, kamra, verandás, kertes MÁV-bérlakást kétszobásra, vagy nagyobbra, szintén MÁV-bérlakásra bárhova, vasútállomáson levőre, Esetleg Budapest környéki is megfelel. Ajánlatot Huzsvay László, Veszprémvarsány, vasútállomás 20/a címre kérem.

Elcserélném szolnoki két szoba hallos, 65 négyzetméteres, gázfűtéses MÁV-bérlakásomat Budapest vagy Budapest környéki hasonló nagyságú MÁV- vagy tanácsi bérlakásra vasutas dolgozóval. Kertes ház is érdekel. Érdeklődni lehet 01/40-30 telefonszámon: Szebeniné.

Elcserélném Budapest IX., Péceli u. 2. I/1. 84 négyzetméter alapterületű két szoba összkomfortos, kiskertes MÁV-bérlakásomat egyszobás összkomfortos (esetleg komfortos) MÁV- vagy tanácsi bérlakásra. Érdeklődni munkaidőben a 27-77 vagy este 17—18 óráig a 272-336 telefonszámon (szombat, vasárnap kivéve), Nagyné.

Elcserélném Budapest XV., Rákos u. 106. sz. I. 11. másfél szobás összkomfortos (52 négyzetméter) MÁV-bérlakásomat három szoba összkomfortosra Budapest területén. Érdeklődni lehet napközben a 10-73/170 melléken.

Elcserélném békéscsabai két szoba összkomfortos, II. emeleti szövetkezeti lakásomat budapesti hasonlóra vagy másfél szobásra. Érdeklődni: Farkas Sándor, 01/45-94 vagy 126-213 telefonszámon, munkaidőben.

Elcserélném Dunakeszi-Gyártelepen levő kiskertes, két szoba összkomfortos, gázfűtéses, nagyméretű MÁV-bérlakásomat egy plusz ½ szoba komfortosra Budapest területén. Tanácsi vagy MÁV-bérlakás is érdekel. Érdeklődni lehet: Balázs Ferenc, Dunakeszi-Gyártelep, Állomás sétány 15. I. em. 4. sz. Telefon: 82-74; 84-99, vagy 481-120/552 melléken 16 óráig.

Elcserélném Budapest XV. ker. MÁV-telepi, egy plusz két félszobás, III. emeleti összkomfortos bérlakást nagyobb tanácsi komfortosra. Esetleg egy zugló egyszobás, földszintes öröklakást is adhatok. Cím: Budapest XV., Rákos u. 106. Perjámosi Sándorné, vagy 833-817, Moldvai Ferencné.

Elcserélném budapesti két szoba összkomfortos (külön bejáratú szobák), gázfűtéses lakást szegedi, vagy közvetlen környékén levő lakásra, esetleg kisebb családi házra. Minden megoldás érdekel. Cím: Budapest VIII. ker., Kerepesi út 2. sz. Keleti pályaudvar, Szalay Mihály.

Elcserélném Budapest VIII., Festetics u. 4. I. em. utcai, 92 négyzetméteres, két, plusz személyzeti szobás, két bejáratú, lépcsőházi és függőfolyosói, komfortos MÁV-bérlakást Nagy-Budapesten egy másfél szobásra, vagy kertes családi házra. Érdeklődni lehet munkaidőben a 49-71/153 melléken. A 839-152-es városi telefonszámon bármikor.

Budapesten, a Nyugati pályaudvar mellett, szabad rendelkezésű szoba, konyha csak vasutas dolgozónak átadó. Érdeklődni lehet este 18 óra után a 281-387-es telefonszámon.

Elcserélném három szoba komfortos, két család részére is alkalmas, Budapest XX. kerületi kertes. MÁV-bérlakást — melléképülettel — hasonlóra, vagy két kisebb tanácsira. Érdeklődni lehet este a 834-668-as telefonszámon.

HÍREK

— **Bélyegbemutató.** A soproni vasutas bélyeggyűjtő kör, a 31. vasutasnap tiszteletére, Sopron állomás várótermében július 12-től 19-ig bélyegbemutatót rendez. A bemutató naponta 8-tól 18 óráig tekinthető meg. Július 12-én — a megnyitás napján — 10-től 16 óráig alkalmi postahivatal is működik.

— **Szabás-varrás tanfolyam.** A szolnoki vasutasok művelődési házában a múlt év végén szabás-varrás tanfolyamot rendeztek, amelyen százan vettek részt. A hét hónap alatt a gyesen levő kismamák és a dolgozó nők elsajátították az alapvető tudnivalókat. A tanfolyamot a Május 1. Ruhagyár és a szakmunkásképző intézet is patronálta.

— **Vendégszereplés.** A szegedi vasutas művelődési ház Hazánk munkáskórusa — Illés Mihály karnagy vezetésével — közelmúltban Budapesten, a Történelmi Múzeum hangversenysorozatán szerepelt. A kórus klasszikus és mai szerzők műveit adta elő.

— **Névadó.** A szegedi vasutasok körében már hagyománya van a szervezett családi ünnepeknek, közöttük a névadóknak. Legutóbb, június 21-én tartottak bensőséges ünnepséget, amelyen Lantos Dávid, Fekete Rozália, Kuczora Tímea és Novák Norbert névadójára került sor.

— **Felhívás.** A Magyar Államvasúti Alkalmazottak Első Biztosító és Segélyegyesülete, valamint a Vasutas Biztosító Egyesület értesíti tagjait, hogy a vasutas vendégszobaházba üzemi telefont vezettek be, amelynek hívószáma: 01-40-44. A tagok a szobafoglalási igényüket ezen a telefonszámon jelenthetik.

— **Véradás.** A debreceni körzeti üzemfőnökség vöröskeresztes szervezete június 8-án és 9-én térítésmentes véradónapot rendezett az állomás nagy oktatótermében. A két nap alatt 140 vasutas 46 liter vért adott.

— **Szb-értekezlet.** A székesfehérvári körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága a közelmúltban kibővített ülést tartott, amelyen megtárgyalták a főnökség munkavédelmi és szociális helyzetét, a kulturáltabb személyszállítás érdekében tett intézkedéseket, valamint a művelődési ház elmúlt évben végzett munkáját.

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 Lapkiadó Vállalat
1964 Bp. VII., Rákóczi út 54.
Telefon: 224—818
Felelős kiadó: dr. Jandek Géza
a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 215—11 859
81—3064. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460—6000

Alföldy László emlékére

Jól sikerült az Utasellátó SC nemzetközi női sakkversenye

A hetvenes évek elejétől a sportkedvelők megszokták, hogy Európa egyik legjelentősebb nemzetközi női sakkversenyét Budapesten rendezik. A női sakkozás fejlődéséért annyit fáradozó *Alföldy László* szervező kezdeményezésére az Utasellátó és a Magyar Sakk Szövetség közös rendezésében 1973-ban létrejött verseny évről évre lehetőséget biztosít női sakkozóinknak, hogy a világ legjobbjaival hazai környezetben mérjék össze erejüket. 1977-ben ezen a versenyen teljesítette a női nagymesteri címet *Ivánka Mária;* itt lett nagymester *Petronicsné Verőci Zsuzsa,* a vasutas sakkozás kimagasló egyénisége.



A verseny résztvevői

Az Utasellátó SC az 1977-ben elhunyt Alföldy László emlékének adózva, 1978-tól róla nevezte el versenyét. Az idén június 12. és 29-e között került megrendezésre a IV. Alföldy László emlékverseny.

A verseny résztvevői: négy nagymester — *Fatalibekova* (a volt világbajnoknő, Rubcova leánya) és *Levityina* (négyszeres bajnok) a Szovjetunióból, *Lemacsko* Bulgáriából és *Petronicsné Verőci Zsuzsa,* az olimpián ezüstérmes magyar válogatott éltáblása, világbajnokjelöltünk. Négy nemzetközi mester: *dr. Krizsán Gyuláné* (Utasellátó SC), *Polihroniade* és *Muresán,* az 1979. évi verseny győztese Romániából, *Szmacinska* Lengyelországból — négy nemzeti mester — *Makszimovics* (Jugoszlávia), *Csonkics* (VOLÁN), *Grosch* (Statisztika) és *Szádayné* (Utasellátó SC) voltak.

Az első fordulók után már látszott, hogy a négy között dől el az első helyezés sorsa. Sokáig úgy tűnt, hogy Lemacsko ér elsőnek célba. Grosch azonban a hatodik fordulóban hosszú küzdelemben legyőzte a bolgár nagymesternőt. Ekkor Fatalibekova vette át a vezetést, majd Petronicsné Verőci Zsuzsával és Lemacskóval döntetlenezett és egy fordulóval a befejezés előtt teljes ponttal vezette a mezőnyt.

Az utolsó forduló sok izgalmat ígért. Fatalibekova Levityinával került szembe. Levityina, győzelme esetén pontszámban utolérte volna honfitársnőjét. Ötórai játék után még valamennyi játszma folyt. Közvetlenül függőzés előtt egyezett meg a döntetlenben Grosch Makszimoviccsal, Szmacinska Szádaynéval.

A hétfői befejező függőnapon — nyilván a nagy tét is közrejátszott — a négyszeres szovjet bajnoknő a játékidő hatodik órájában hibázott és nyertnek ítélt helyzetét döntetlenre rontotta. Ugyanakkor Muresan kivédte Lemacskó támadását és döntetlenre mentette játszmáját, Csonkics pedig rövid játék után érvényesítette fölényét Polihroniade ellen. A verseny utolsó játszmájában Petronicsné Verőci Zsuzsa hosszú küzdelemben legyőzte dr. Krizsánnét. *Végeredményben tehát Fatalibekova győzött, mögötte a második-negyedik helyen hármas holtverseny alakult ki, Lemacsko, Petronicsné Verőci Zsuzsa és Levityina között.*

Június 29-én este bensőséges hangulatú bankett keretében került sor a díjkiosztásra. Gábor Zoltán, a Magyar Sakk Szövetség ügyvezető elnöke értékelte a versenyt, majd Horváth János, az Utasellátó SC elnökhelyettese átadta a díjakat. Ezután Tóth László, az Utasellátó főigazgatója a versenyre felajánlott különdíjakat adta át. A Zsolnay porcelánból készült örökös vándordíjat és kicsinyített mását *ifj. Alföldy László* nyújtotta át Fatalibekovának.

Munkahelyi olimpia Nagykanizsán

Már hagyományai vannak a nagykanizsai üzemfőnökségen a munkahelyi olimpiának. A szakszervezeti bizottság az ifjúsági felelőssel és a gazdasági vezetőkkel közösen szervezett versenyen öt sportágban mérték össze erejüket a dolgozók. Június 18-án a rossz idő ellenére is sokan megjelentek a versenyek színhelyén.

Az asztalitenisz- és sakkversenyeket a sportkörnél, a lövészetet a lőtéren, a kispályás labdarúgást pedig a sportcsarnokban rendezték.

A kispályás labdarúgásra 13 csapat nevezett. A győztes az üzemfőnökség kocsiműhely csapata lett. Lövészetben *Lukácsa István* lett az első.

A női asztalitenisz-verseny győztese *Szepesi Józsefné,* a férfi asztaliteniszben pedig *Tóth György.* A sakkversenyt *Mátés József* nyerte.

Az Utasellátó szervezésében

Tömegsportnap Szombathelyen

Június utolsó szabad szombatos hétvégéjén *Utasellátó tömegsportnap volt Szombathelyen.* Június 27-én délután az Építők SE versenypályáján bonyolították le a vállalati országos tekedöntőt. Ezen szombathelyi siker született; csapatban a vendéglátók A és B együttese végzett az élen a budapesti igazgatóság együttese előtt. Egyéniben dobogós *Nyári Pál, Károlyi József* és *Tóth Sándor* szintén a vasiak játékosa.

A többi sporteseményre másnap került sor a Szombathelyi Pamutipar Sportegyesület Sportkombinátjában. Elsőnek a női kispályás focidöntőt bonyolították le. A budapesti és a szombathelyi lányok, asszonyok 1:1-es döntetlen eredményt értek el. Utána több mint százan álltak rajthoz, külön a nők és külön a férfiak, hogy eldöntsék melyik jobb 100 méteres síkfutásban, súlylökésben és távolugrásban.

A sikeres sportnap záróprogramja a női és férfi vegyes labdarúgó-mérkőzés volt. Ezen a fővárosi vegyescsapat 3:2 (2:2) arányban bizonyult jobbnak a vendéglátóknál.

Sz. J. I.

A MÁV Magasépítési Főnökség

építésvezető, művezető munkakörre

felvételre keres

egyetemi, főiskolai

(építész-, építőmérnök, magasépítési üzemmérnök)

végzettséggel rendelkező munkavállalókat,

továbbá

építőipari munkahelyi technikusokat.

Jelentkezés személyesen:

Budapest VI., Bajcsy-Zs. út 25.

Telefon: 315—500.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXV. ÉVFOLYAM, 15. SZÁM — ÁRA: 1,30 FORINT — 1981. JÚLIUS 27.

A tartalomból:

Érdek és nevelés — 3. oldal

Így ünnepelték a vasutasnapot — 4. oldal

Vasutas arcok — 5. oldal

Túlmunka, készenlét és ügyelet — 6. oldal

Kitüntetések a 31. vasutasnap alkalmából

Negyvenhatan kaptak Kiváló Vasutas, ötvenketten Kiváló Munkáért kitüntetést

A kitüntetések átadására július 10-én, pénteken délelőtt, ünnepélyes külsőségek között került sor az Utasellátó Vállalat Budapest-Nyugati pályaudvaron levő éttermében. Az ünnepségen megjelentek a KPM, a vasút vezetői és a partnerszervek képviselői. Az elnökségben foglalt helyet *Pullai Árpád* közlekedés- és postaügyi miniszter, *Koszorus Ferenc*, a vasutas-szakszervezet főtitkára, *Urbán Lajos* közlekedés- és postaügyi minisztériumi államtitkár, *Szücs Zoltán*, a MÁV vezérigazgatója, *Ágoston Lászlóné*, a VI. kerületi pártbizottság titkára.

Nagy Károly, a MÁV Vezérigazgatóság pártbizottságának titkára köszöntötte az ünnepség résztvevőit, majd *Szücs Zoltán* mondott beszédet. Bevezetőjében a vasút munkájáról, szállítási teljesítményeiről adott tájékoztatást. Ezt követően pedig arról szólt, hogy milyen szerepe van az elért eredményekben a vasutasoknak, köztük elsősorban azoknak, akiket kiemelkedő munkájukért ezen a napon itt és a külszolgálati helyek ünnepségein kitüntetésben részesítenek.



Szücs Zoltán, a MÁV vezérigazgatója beszédét mondja

A vezérigazgató beszéde után *Pullai Árpád* közlekedés- és postaügyi miniszter adta át a *Kiváló Vasutas* és a *Kiváló Munkáért* kitüntetéseket. *(A kitüntetettek névsorát lapunk 2. oldalán közöljük.)*

A vasutas rokkantak javára

Hárommillió forint a MÁV Kórház csekkszámláján

A rokkantak nemzetközi éve alkalmából — mint arról lapunkban folyamatosan tájékoztatjuk olvasóinkat — a vasutas szocialista brigádok is *felajánlásokat tettek, kommunista műszakokat szerveztek a rokkantak javára, pontosabban a budapesti MÁV Kórház Szántó Béla úti baleseti utókezelő osztályának fejlesztésére.* Ebben az utókezelőben gondozzák, ápolják azokat a vasutasokat, akik baleset miatt elvesztették valamelyik végtagjukat, vagy érrendszeri és egyéb megbetegedés következtében váltak rokkanttá.

Az osztály orvosai, ápolói, gyógytornászai fáradoznak sikeres orvosi és társadalmi rehabilitációjukért, a művégtagokkal és az egyéb gyógyászati segédeszközökkel való élet elfogadtatásáért.

Munkájuk, erőfeszítéseik tiszteletre méltóak. Sokszor többet jelentenek annál, mint puszta orvosi teendők. Az életbe vetett hitet, a társadalomba való újrabeilleszkedés értelmét adják vissza a betegeknek, a megváltozott képességű vasutasoknak. Ehhez azonban, orvosoknak, ápolóknak és rokkantaknak egyaránt ideálisabb körülményekre, korszerűbb eszközökre is szükség van. Ezt a célt igyekeznek elérhetőbb közelségbe hozni a szocialista brigádok, kollektívák százai, önzetlenül vállalt anyagi segítségükkel. *Ennek a tiszteletére méltó akciónak a félidejéhez érkeztünk.* Ebből az alkalomból beszélgettünk *dr. Maly Ernővel*, a baleseti utókezelő osztály főorvosával arról, hogy mennyi pénzt utaltak át a kórház csekkszámlájára és mire szándékoznak azt fordítani.

Június 30-ig hárommillió forintot fizettek be a brigádok, kollektívák a csekkszámlánkra — tájékoztat a főorvos. Ez az összeg felülmúlja várakozásunkat. Mint köztudott, a vasutasok ezrei áldozták fel ezért szabad napjaikat és vállaltak nehéz fizikai munkát. *Szeretném megragadni az alkalmat, hogy a MÁV Kórház és az osztály vezetői, orvosai nevében ezúton fejezzem ki köszönetünket ezért a nemes célt szolgáló összefogásért, áldozatkészségért.* Az év végéig, az említett összeg bizonyára növekszik majd, ezért most nehéz lenne arról pontosan beszámolni, hogy mire fordítjuk.

— A végösszegtől függően

(Folytatás a 6. oldalon)

A vasút első félévi szállítási teljesítménye:

63 millió 602 ezer tonna áru és 136 millió 440 ezer utas

Júniusban a szállítási igények egyenetlen jelentkezése kedvezőtlenül hatott a vasút munkájára. A hónap első részében emiatt kapacitásfelesleg, a második és harmadik dekádban viszont kapacitáshiány keletkezett, ami végül abban csúcsosodott ki, hogy a fuvarozásra felkínált áruk egy részéhez nem sikerült teherkocsikat kiállítani.

Ilyen körülmények között a júniusi teljesítmény nem úgy alakult, ahogy a szakemberek várták. A vasút

10 millió 793 ezer tonna árut szállított, s ezzel a bázishoz viszonyítva 99,3, a tervhez képest pedig 97,2 százalékos teljesítést ért el.

A díjszabási árutonna-kilométer az összehasonlítási alapokat figyelembe véve, 100,2, illetve 99,1 százalékot tett ki. A kocsiigényes forgalomban elszállított áruvolumen 8 millió 655 ezer tonna volt, amely 101,1, illetve 100,3 százalékos tervteljesítésnek felel meg.

A kocsiigényes áruszállításon belül a szén-, műtrágya- és tűzifaküldemények mennyiségét 1980 azonos időszakához viszonyítva erőteljes emelkedés, míg a kő-, kavics-, tégla-, cement és cementgyártmányokat kisebb-nagyobb mértékű csökkenés jellemezte.

Júniusban a bázishoz viszonyítva

a belföldi és tranzitszállításokat 0,6 és 11,9 százalékos csökkenés, míg az export- és importrelációban elfuvarozott árumennyiséget 11 és 5 százalékos növekedés jellemezte.

A tervhez viszonyítva az előbbinél 3 és 15,7 százalékos a lemaradás, az utóbbinál viszont 15,1 és 2,3 százalékos túlteljesítés tapasztalható.

Az első félév gyorsmérlege szerint

a vasút 63 millió 602 ezer tonna árut szállított.

Ez az összehasonlítási alapokhoz viszonyítva 99,2 és 97,3 százalékos, a 12 milliárdnyi árutonna-kilométer pedig 100,2 és 98,3 százalékos teljesítésnek felel meg.

Az áruszállítás minőségére utaló adatok egy része júniusban kielégítően, más része viszont kedvezőtlenül alakult. Így például a vonatácsorgások és vonatfeloszlatások száma a múlt év júniusához képest 20,4 és 33,8 százalékkal csökkent. Ezzel szemben a menetrendszerűség romlott, a gépre várási esetek mennyisége és az időre ki nem állított teherkocsik darabszáma pedig 74,4 százalékkal, illetve több mint kétszeresére emelkedett.

A teherkocsik kihasználása egyrészt a gépre várások nagy száma, a kirakatlan maradvány több mint 15 százalékos emelkedése, valamint a tavalyinál kedvezőtlenebb áruösszetétel miatt — csökkent a nagy raksúlyú és nőtt a kis raksúlyú áruk aránya — kedvezőtlenül alakult.

Nem végleges adatok szerint

a vasút júniusban 23 millió 460 ezer, az első félévben pedig 136 millió 440 ezer utast szállított.

A teljesítés júniusban a bázist és a tervet alapul véve 99,4 és 99,5 százalékos, a félévet tekintve pedig mindkét összehasonlítási alaphoz viszonyítva 95,8 százalékos. Az utaskilométerben kifejezett munkát júniusban 100,3 és 98,9 százalékra, az első félévben pedig 99,1 és 96,9 százalékra teljesítette a vasút.

A személyvonatok menetrendszerűsége 0,5, a nemzetközi forgalomban pedig 4,6 százalékkal volt rosszabb, mint egy évvel ezelőtt. Az egy késetten közlekedett személyszállító vonatra eső késési idő viszont hálózati szinten 34,1 percről 29,8 percre, a nemzetközi vonatoknál pedig 58,9 percről 43,4 percre csökkent.

Július 12-én

Kecskeméten átadták rendeltetésének a négyszintes szociális létesítményt

A szegedi igazgatóság központi vasutasnapi ünnepségét az idén Kecskeméten rendezték meg. Ebben nagy része volt annak is, hogy Bács-Kiskun megye székhelyén elkészült a vasutasok új szociális létesítménye. Az átadásra és az azt követő ünnepségre, július 12-én, Szegedről több száz vasutas utazott különvonattal Kecskemétre.

Az ünnepségen megjelent *dr. Géringer Ferenc* szakosztályvezető, *Lovász Lázár* vasútigazgató, *dr. Lugosi József*, a területi szakszervezeti bizottság titkára, *dr. Veress László*, a Vasutasok Szakszervezete Elnökségének tagja, *Tohai László*, a Bács-Kiskun megyei tanács általános elnökhelyettese, *dr. Mező Mihály*, Kecskemét város tanácselnöke, *Németh Ferenc*, a Kecskeméti városi pártbizottság titkára, *Tóth Ferenc*, a megyei pártbizottság osztályvezetőhelyettese és *Princz László*, az SZMT titkára.

Az új szociális épületet *Sajtos Péter* vasútigazgató-helyettes avatta fel. Elmondotta, hogy a szegedi igazgatóság területén *az elmúlt tervidőszakban szociális beruházásokra a tervezett 48 millió forinttal*

(Folytatás a 6. oldalon)



Az avatásra felsorakozott tiszti egységek az ünnepi beszédet hallgatják (Laczkó Ildikó felvétele)

Kitüntetések a 31. vasutasnap alkalmából

A közlekedés- és postaügyi miniszter a 31. vasutasnap alkalmából — kiemelkedő munkájuk elismeréséül —

KIVÁLÓ VASUTAS

kitüntetésben részesítette: Baranyai Lászlóné oszt. vez., Szombathely Jj. Ü.; Bereczki István építésvez., Miskolci Épület- és Hídfennt. Főn.; Besenyei Mátyás motor segédkez., Bp. Ferencváros Vont. Főn.; Bogár István vez. váltókez., Nyíregyháza Körz. Üzemfőn.; Borgula Sándor villanyszerelő csop. vez., Bp. Hídép. Főn.; Darabos Józsefné könyvkötőt, MÁV Jegynyomda Főn.; Deák Zoltán vasútig. h., Debrecen Vasútig.; Dettai László főmérnököt, Bp. Építési Főn.; Elek Ferenc szolg. vez. váltókez., Debrecen Körzeti Üzem főn.; Erdélyi Vilmos személyzeti vez., Hatvan Vont. Főn.; Feleky Pál építési igazgatót, Szentes Építési Főn.; Fenyvesi László üzemegységvez., Győr Körzeti Üzemfőn.; Fügedi József oszt. vez., Szeged Vasútig.; Havasi Tibor pályafennt. főn., Zalaegerszeg Pft. Főn.; Heffner Gyula közp. fűtésszerelő csop. vez., Bp. Épületfennt. Főn.; Hervai Ferenc elektronikai műszerészt, Pécs BBFF; Hideg István csop. vez., Pécs Vasútig.; Hideg László vonatvez., Bp. Nyugati áll.; Harangi Albert ügyint., Debrecen Vasútig.; Kazinczi Balázs lakatos csop. vez., Békéscsaba Körzeti Üzemfőn.; Károlyi László vasöntő csop. vez., Landler Jenő Jj. Ü.; Kiss Imre lakatos csop. vez. Szolnok Jj. Ü.; Kovács Jánosné raktárkez., Celldömölk Osztószertárfőn.; Kovács Sándor műhelyi csop. vez., Zalaegerszeg Körzeti Üzemfőn.; Lakatos József felépítm. munkavez., Debrecen Pft. Főn; László Péter gépkocsivez., Bp. Építési Géptelep Főn.; Lukács József fizikai csop. vez., Bp. Szak- és Szerelőip. Főn.; Miczók János vontatásvez., Gyékényes Üzemfőn.; Móricz Vince tolatásvez., Győr Körzeti Üzemfőn.; Petrényi László vonatkezelőt, Miskolc Tiszai pu.; Pénzes Béla pályamunkást, Békéscsaba Pft. Főn.; Pozsonyi Vilmos mozd. vez., Dunaújváros Üzemfőn.; Resetárits Béláné ügyint. Északi Jj. Ü.; Sándor László műszerészt, Hámán Kató Vont. Főn.; Séra József gőzmozd. vez., Szerencs Körz. Üzemfőn.; dr. Simon József oszt. vez., KPM Vasúti Főoszt.; Sinka József oszt. vez. h., Bp. Vasútig.; Sisa László felépítm. munkavez., Hatvan—Füzesabony Pft. Főn.; Somkereki György vont. főn., Záhony Vont. Főn.; Tatár László gazd. ig., Debrecen Jj. Ü.; L. Tóth István vez. váltókez., Szentes Körz. Üzemfőn.; Varga Béla áll. főn. h., Szob áll.; Veres Barnabás oszt. vez., Miskolc Vasútig.; Viszt István vizsg. főkalauzt, Pécs Körzeti Üzemfőn.; Zsiga Imre dízelmozd.-vez., Szombathely Körz. Üzemfőn.; Elek József hálókocsi-kalauzt, Utasellátó V.; Böjti Rozália titkárnőt, GySEV Soproni Ig.

KIVÁLÓ MUNKÁÉRT

kitüntetésben részesültek: Bagics Béla dízelmoz. vez., Celldömölk Körz. Üzemfőn.; Barkóczi Andor ügyint., Vasútegészségügyi Ig.; Berkes Róbert lakatos csop. vez., Landler Jenő Jj. Ü.; Bóna László létesítményi mérnök, MÁV Beruházási Iroda; Bödő István motorvez., Szeged Körz. Üzemfőn.; Büki Miklós áll. főn. h., Szombathely Körzeti Üzemfőn.; Danka József kocsilakatos csop. vez., Dorog Vont. Főn.; Darnyik István tornyos váltókez., Bp. Keleti Csomóponti Üzemfőn.; Ecseri István kocsivizsg., Bp. Rákos Vont. Főn.; Faragó Béla Curtici MÁV Képviselő, Szeged Vasútig.; Farkas Lajos művez., Bp. MÁV Hídépítési Főn.; Fányó Ferenc műsz. vez., Szentes Építési Főn.; Galambos József ügyint., Szombathely Vasútig.; Gál Pál motorszerelő, Északi Jj. Ü.; Gálosi János szolg. főn., Bp. Balparti Épületfenntartó Főn.; dr. Göőz Katalin belgyógyász szakfőorvos, Debrecen MÁV Ter. Egészségügyi Közp.; Halmay Árpád titkár, Vasutasok Szakszerv. Pécsi Ter. Biz.; Hlivják János gőzmozd. segédkez., Szerencs Körzeti Üzemfőn.; Holozsai András vonatvez., Miskolc Tiszai pu.; Horváth József áll. végrehajtó tartalékos, Pécs Körz. Üzemfőn.; Katona Mihály kábel-hálózat szerelő, Bp. Jobbparti BBFF; dr. Keresztessy László műsz.-gazd. tanácsadó, KPM Vasúti Főoszt.; Kerékgyártó Ferenc villanyszerelő, Debrecen Körz. Üzemfőn.; Képes Gábor vez. mérnök, Mátészalka Pft. Főn.; Kiss Sándor vez. váltókez., Püspökladány Körz. Üzemfőn.; Kocsis József dízelmozd. vez., Miskolc Vont. Főn.; Kollár Jánosné kocsifelíró, Kiskunhalas Köz. Üzemfőn.; Márton Ferenc lakatos csop. vez., Miskolc Jj. Ü.; Medveczki Gyula hegesztő, Gyöngyös MÁV Kitérőgyártó Ü.; Mészáros László kocsirendező, Bp. Rákosrendező Körz. Állomásfőn.; Molnár Péterné szem. vezető, Dunakeszi Jj. Ü.; B. Nagy Imre váltókez., Kecskemét Körz. Üzemfőn.; Novák Fevár Üzemfőn.; Spekker István kotrógépkezelő, Záhony Gépesített Rakod. Főn.; Sólyom Frigyes ügyint., Debrecen Vasútig.; Süle Miklós ügyint., Nagykanizsa Üzemfőn.; dr. Széplaki Ferenc oszt. vez. főorvos, MÁV Tüdőgyógyint. és Tüdőgondozó; Tóth Sándor kazánkovács, Landler Jj. Ü.; Török László járőrszerelő, Miskolc Vill. Vonalfelügy.; Turóczi Zoltán tmk-lakatos, Miskolc Vont. Főn.; Tura Emil ügyint., Pécs Vasútig.; Vadászi János távközlő műszerész, Miskolc BBFF; Varga Ferenc művez., Szombathely Jj. Ü.; Végh Lajos raktárkez., Dunaújváros Szertárfőn.; Vízkeleti Ferenc csop. vez. előmunkás, Pápa Pft. Főn.; Vukovári Györgyné személypénztáros, Bp. Keleti Csomóponti Üzemfőn.; Zsidi László mozdonyvezető, Komárom Körz. Üzemfőn.

A MÁV vezérigazgatója

VEZÉRIGAZGATÓI DICSÉRET

kitüntetésben részesítette: Adonyi András csop. vez., Szeged Vasútig.; Antal László szervizszerelőt, Jászkisér MÁV Építőgépjav. Ü.; Asztalos Árpád gépkocsi kísérőt, Bp. MÁV Közp. Orsz. Osztószertárfőn.; Ádám István rend. forg. szolg. tevőt, Kazincbarcika Körz. Üzemfőn.; Balogh András rakt., Mándok áll.; Baracskai Mihály rendészeti vez., Veszprém Körz. Üzemfőn.; Bódi Ferenc vonatvez., Füzesabony Körz. Üzemfőn.; Bonczó János betan. munk., Celldömölk Ép. Főn.; Börzsei Tibor árupénzt., Rákosrendező Körz. Állomásfőn.; Budai Sándor nehézgépkez., Nagykanizsa Pft. Főn.; Bukovenszki József vonatvez., Miskolc Tiszai pu.; Bus Imre váltókez., Hatvan áll.; Csapó Imre esztergályost, Északi Jj. Ü.; Csernyák Vilmos bérszámfejtés részlegvez., Bp. Építési Főn.; Cselényi Miklós fűtőházi munkást, Miskolc Vont. Főn.; Cseresznyák Mária vez. mosónőt, Szombathely MÁV Ter. Egészségügyi Közp.; Csókás János váltókez., Kecskemét Körz. Üzemfőn.; Csonka Imre mozdonyvez., Dombóvár Üzemfőn.; Eckert János főpályamest., Vác Pft. Főn.; Fehér Péter Pál mozd. vez., Szeged Körz. Üzemfőn.; Fekete Szücs Gyula bőgős szólamvez. h., Debrecen MÁV Zenekari Főn.; Forgó József villanyszer., Nyíregyháza Vill. Vonalfelügy.; Füleki Józsefné kertész építésvez., Bp. Épületfennt. Főn.; Frindt József főmenetirányítót, Bp. Vasútig. Keleti Ig. részleg; Frint Györgyné rakt. kez., Bp. Déli pu. Szertárfőn.; Glüch György külsős raktárkez., Veszprém Szertárfőn.; Gombos Éva admin. Debrecen Körz. Üzemfőn. Sz. B.; Gönczi Márton állomásirányítót, Békéscsaba Körz. Üzemfőn.; Győri Ferenc kocsiint. csop. vez. h.; Bp. Vasútig.; Halas György forg. vonalbiztost, Miskolc Vasútig.; Halász Albert kompresszorkez., Záhony BBFF; Haluska András előmunkást, Nyíregyháza Pft. Főn.; Havasi Józsefné konyhalányt, Zalaegerszeg Körz. Üzemfőn.; Hencz László művez., Miskolc Jj. Ü.; Holló Györgyné leltárfelvételi részlegvez., Pécs Számvit. Főn.; Horváth Jenő kocsirend., Celldömölk Körz. Üzemfőn.; Irimiás Péter betan. hegesztőt, Dunakeszi Jj. Ü.; Jáger Joachim váltókez., Füzesabony Körz. Üzemfőn.; Jekkel Emil szállítmányirányítót, Miskolc Vasútig.; Jezső Veronika lyukszalaglyukasztót, MÁV Számítástechn. Ü.; József Ferenc kovácsot, Veszprém Pft. Főn.; Juhász Istvánné gőzpörölyvez., Landler Jenő Jj. Ü.; Karnok László körz. kocsiint., Füzesabony Körz. Üzemfőn.; Kemecsei Sándor előmunk., Debrecen Ép. Főn.; Kiss János lakatost, Miskolc Épület- és Hídfennt. Főn.; Kretzinger József keresk. hiv., Győr Körz. Üzemfőn.; Krömer Edéné ügyint., KPM Vasúti Főoszt.; Kocsis József szentéri munkást, Nagykanizsa Szertárfőn.; Konecsni Lajos betan. munk., Miskolc BBFF; Koszó Károlyné pénzügyi főcsop. vez., Szeged-Rókus Számvit. Főn.; Kovács Gyula üzemfőn., Mátészalka Körz. Üzemfőn.; Kovács Gyula lakatost, Záhony Gépes. Rakod. Főn.; Kovács Mihály tolatásvez., Bp. Ferencváros áll.; Ladányi László műszerészt, Szeged-Rókus BBFF; Lászlóffy Tibor személyz. vez., Pécs BBFF; Lebanov Károly rend. forg. szolg. tevőt, Bp. Soroksári út áll.; Lempeg Ferenc tolatásvez., Szombathely Körz. Üzemfőn.; Letenyei Ferenc gépkocsivez., Vasutasok Szakszervezete; Márton Imre műszerészt, Debrecen BBFF; Medgyes Ervin mentős-gépkocsivez., MÁV Egészségügyi El. Főn.; dr. Mocsáry László gazd. igazg., Gyöngyös MÁV Kitérőgyártó Ü.; Molnár László tolatásvez., Gyékényes Üzemfőn.; Motyovszki Károly rendészt, Rákos Orsz. Osztószertárfőn.; Nagy Béla ügyint., Pécs Vasútig.; Nagy József gépkez., Miskolc Ép. Főn.; Nemes István gépkez., Kecskemét Szertárfőn.; Németh Mária segédmunk., Kaposvár Épület- és Hídfennt. Főn.; Nyerges Sándor átmenesztő raktárn., Salgótarján áll.; Ónodi Istvánné személygépkocsivez., MÁV ÜGH; Orsós Ilona naplózót, Nagykanizsa Üzemfőn.; Pajtás Istvánné átmeneti pénztárost, Eperjeske Átrakó pu.; Papp Lajos targoncavez., Debrecen Ig. Osztószertárfőn.; Papp László mozdonyvez., Nyíregyháza Körz. Üzemfőn.; Pelikán József vonalgond., Kisújszállás, Pft. Főn.; Péter Zoltán lakatost, Bátaszék Üzemfőn.; Rákos Erzsébet ügyvit. alk., Debrecen Vasútig.; Simon Lajos gépkocsivez., Bp. MÁV Építési Géptelep Főn.; Sinka Béla váltókez., Rákos áll.; Soltész János pft. munkavez., Sátoraljaújhely Pft. Főn; Somogyi Sándorné takarítónőt, Debrecen Körz. Üzemfőn.; Sóti Pál forg. szolg. tevőt, Bp. Keleti Csomópont Üzemfőn.; Sóvári Géza járőr vez., Tatabánya-alsó Vill. Vonalfőn.; Szabó Dezsőné műszerészt, Bp. Balparti BBFF; Szabó László távközl. műszerészt, Szombathely BBFF; Szabó Sándor kocsilakatost, Szentes Körz. Üzemfőn.; Szabó Terézia keresk. hivataln., Dunaújváros Üzemfőn.; Szaka József ügyint., KPM Vasúti Főoszt.; Szakács László száll. csop. vez., Szombathely Jj. Ü.; dr. Szalai Gyuláné ügyint., Bp. Vasútig.; Szalma Kálmán előmunk., Hódmezővásárhely Pft. Főn.; Szegedi Géza vonalkez., Pécs Pft. Főn.; Szentkirályi József áll. vez., Balassagyarmat Körz. Üzemfőn.; Szigetvári István ügyint. csop. vez., Szombathely Vasútig.; Szücs Ferenc díszpécsert, Debrecen Jj. Ü.; Takács Sándor váltókez., Szeged Körz. Üzemfőn.; Tama Jenő magasép. munkavez., Szombathely Épület- és Hídfennt. Főn.; Tavaszi Károlyné ügyint. csop. vez., Bp. Közp. Számvit. Hiv.; Teleki István kőműves csop. vez., Bp. Magasép. Főn.; Tisza István művez., Szolnok Jj. Ü.; Torma Ferenc vonatvez., Rákosrendező Körz. Állomásfőn.; Tóth Gyula vonatvez., Komárom Körz. Üzemfőn.; Tóth Gyula féklakatos csop. vez., Debrecen Jj. Ü.; Tóth Lajos eszterg. csop. vez., Bp. MÁV Gépjav. Ü.; Tóth József lakatos csop. vez., Miskolc Vont. Főn.; Tóth Mihály saruzó csop. vez., Nyíregyháza Körz. Üzemfőn.; Valenda László forg. szolg. tevőt, Kiskunhalas Körz. Üzemfőn.; Varga Miklósné rakt. vez., Szombathely Szertárfőn.; Vági Lajos pályaőrt, Tapolca Pft. Főn.; Wetzl Ferenc gyártásvez., Dunakeszi Jj. Ü.; Zareczky Endréné hangversenymestert, Bp. MÁV Szimfonikusok Zenekari Főn.

MINISZTERI DICSÉRET

kitüntetést kaptak: Ásó Lajos vez. mérnök, Szolnok Pft. Főn.; Bakos János vizsg. főkalauz, Mátészalka Körz. Üzemfőn.; Balogh Sándor munkavezető, Debrecen Épület- és Hídfennt. Főn.; Bodor Miklós terv- és statiszt. csop. vez., Záhony Üzemigazgatóság; Bran József üzemlakatos, Bp. Kelenföld Körz. Üzemfőn.; Csegő Barnabásné ügyint., KPM Vasúti Főoszt.; Csizmadia József dízelmozd. vez., Veszprém Körz. Üzemfőn.; Csontos János tolatásvez., Püspökladány áll.; Dallos József targoncavez., Bp. Józsefváros áll.; Farkas Cs. Imréné személyzeti és okt. csop. vez., Szeged Körz. Üzemfőn.; Faragó János dízel járművez., Pécs Körzeti Üzemfőn.; Füves György lakatos, Szolnok Jj. Ü.; Gecsei Tibor művez., Bp. Magasép. Főn.; Gondos Mihály díszpécser, Dombóvár Építési Főn.; Herczeg Imre gépkez., Tapolca Körzeti Üzemfőn.; Huszti Anna terv-statisztikus, Székesfehérvár Jj. Ü.; Kavecsánszki István lakatos, Miskolc Vont. Főn.; Kovács Istvánné ügyint., Bp. Vasútig.; Kővári Pál személygépkocsivez., MÁV ÜGH; Lasszer Károly felépítm. munkavez., Győr Pft. Főn.; Leiner Péter technológus, Szombathely BBFF; Lux András vízvezeték-szerelő, Szentes Ép. Főn.; Matkócsik István vonatvez., Békéscsaba Körz. Üzemfőn.; Módos Mihály főpályamester, Hatvan—Salgótarján Pft. Főn.; Molnár László ügyint., Miskolc Vasútig.; Nagy Albertné személyzeti vez., MÁV Beruházási Iroda; Nagy Illés Béla asztalos, csop. vez., Szeged Épület- és Hídfenntartó Főn.; Ozorák Ottó főépítésvez., Bp. Építési Főn.; Papp Béla raktári munkás, Bp. Ferencváros Szertárfőn.; Rozsi János váltókez., Kiskunhalas Körz. Üzemfőn.; Schmidt Ferenc lakatos, Bp. TBEF; Simon Ferenc motorszerelő csop. vez., Kapos-



Pullai Árpád közlekedés- és postaügyi miniszter átnyújtja a Kiváló Vasutas kitüntetést Lakatos Józsefnek, a debreceni pályafenntartási főnökség felépítményi csoportvezetőjének



A kitüntetési ünnepség résztvevőinek egyik csoportja

(Laczkó Ildikó felvételei)

Ifjúsági fórum — sok kérdéssel

Kiskunhalason találkoztak a szegedi igazgatóság fiataljai

Július 3—5-ig *Kiskunhalason* rendezték meg a szegedi igazgatóság második ifjúsági találkozóját. Ezúttal *Szeged, Szentes, Hódmezővásárhely, Baja, Vésztő, Kiskőrös, Békéscsaba, Kunszentmiklós-Tass, Mezőhegyes, Kecskemét* és a halasi vasutas fiatalok adtak randevút egymásnak.

A megnyitón *Onodi János* kiskunhalasi üzemfőnök, a találkozó védnöke üdvözölte a megjelent fiatalokat és a vendégeket, közöttük *Tánczos Sándort*, a városi tanács elnökét és *dr. Szabó Miklóst*, a városi pártbizottság első titkárát. Bemutatkoztak az ifjúsági csoportok is, mégpedig humoros vetélkedővel. Ez a szentesi fiataloknak sikerült a legjobban.

Másnap ifjúsági fórummal folytatódott a program, amelyen ott volt *Sajtos Péter* igazgatóhelyettes, Balogh József, az igazgatóság párttitkára, a területi szakszervezeti bizottság és a KISZ képviselői. A fórumon megjelent vezetők válaszoltak a fiatalok kérdéseire, amelyeket a lakáselosztással, az ötnapos munkahét bevezetésével, a vezénylési rendszerrel kapcsolatosan tettek fel. A helyes válasz megadása nem is volt mindig könnyű, hiszen a legtöbb kérdés megoldásra váró problémákat tett szóvá. Megkérdezték például a fiatalok, *hogy miért van a vasúton rendfokozati rendszer, ha egyszer az nem tükrözi megfelelően a vasúti szakképzettséget.*

Az izgalmas és sok tanulsággal szolgáló fórum után a határőrök lovasiskolája szórakoztatta a vasutas fiatalokat. A legnagyobb sikere a magyar lovasválogatott tagjának, Szegedi Gábornak volt, aki vágtázó pusztai ötösfogattal tartott káprázatos bemutatót. Délután a fiatalok léptek pályára. Először lebonyolították a kispályás focibajnokság előd öntőit, azután kötélhúzásban, zsákbanfutásban és más tréfás erőpróbákon mérkőztek, s eldöntötték egymás között a lepényevő és a lisztfújó „bajnokság" sorsát is.

A találkozó befejező napján, vasárnap, a Kiskunhalasi fiatalok bemutatták városuk nevezetességeit, majd a körséta után ismét a sportpálya következett. Kispályás fociban *Kiskunhalas* nyerte a döntőt. Az előző évi győztes, a *Szentes* csapata a második helyre szorult. A harmadik helyezés *Bajának* jutott. Ők érdemelték ki a találkozón *„A legaktívabb csapat"* oklevelet is.

— *Viszontlátásra jövőre Békéscsabán!* — így búcsúztak egymástól a kiskunhalasi találkozó résztvevői.

Tóth Tibor

NAPIRENDEN

Az ifjúsági parlamentek előkészítése

A szombathelyi területi szakszervezeti bizottság ifjúsági bizottsága július 6-án Tapolcán, a MÁV Oktatási Központban értekezletet tartott, melynek témája a közelgő ifjúsági parlamentek előkészítése volt. Elsőnek *Nagy Ottó*, a szombathelyi vasútigazgatóság ifjúsági felelőse számolt be az előző parlamenteken felvetett problémák megoldásáról, valamint a határozati javaslatok végrehajtásáról.

A tszb. ifjúsági bizottsága ezután a szeptembertől kezdődő munkahelyi parlamentek lebonyolításának különböző módozatait vitatta meg.

TAPOLCÁN TALÁLKOZTAK

a vasutas fúvószenekarok

Július 4—5-én Tapolcán, a Batsányi János Művelődési Házban rendezték meg a vasutas fúvószenekarok III. országos találkozóját. A megnyitóra a Hősök terén került sor, ahol *Szemők Béla*, a vasutasszakszervezet titkára mondott ünnepi beszédet.

A megnyitó után került sor a fúvósok műsorára. Másnap reggel — a város különböző pontjain — térzenét tartottak. A találkozón részt vett dunakeszi, pécsi, miskolci, nyíregyházi, szegedi, békéscsabai, szentesi, kiskunhalasi és hegyeshalmi zenekar műsorát városszerte nagy érdeklődés kísérte.

A záróünnepségre, amelyet a szovjet hősi emlékműnél tartottak, a pécsiek vezették fel a többi zenekart. A Himnuszt a békéscsabai, az Internacionálét a nyíregyházi fúvósok játszották el.

A vonalgondozó alkotásaiból

TÁRLAT KISÚJSZÁLLÁSON

A 31. vasutasnapi rendezvények szerves része volt Kisújszálláson *Z. Tóth Kálmán* vonalgondozó, amatőr szobrász kiállításának megnyitása. Az esemény megnyitóján a város vezető testületeinek képviselői mellett számos érdeklődő, barát, munkatárs vett részt. A kiállítást, melynek anyaga mintegy húsz év munkáiból került ki, *Zsoldos István*, a Városi Helytörténeti Múzeum igazgatója nyitotta meg.

Z. Tóth Kálmán 1949 óta látott el vasúti szolgálatot különböző beosztásban. *Korábban térköző volt, majd a hetvenes évek elejétől, mint vonalgondozó teljesített pályafelügyeleti szolgálatot, mindig becsülettel, szorgalommal.* Ifjúkora óta a vasúti hivatása mellett szenvedélyesen szerette élményeit fába, kőbe vésni, faragni. Az elmúlt húsz év munkáiból válogatott szobrai között a kezdeti időszakot idézi az *„Apám"* című szobra. Munkáival bejárta a vasutas kiállító termeket, több kiállításon ért el szép eredményt.

Z. Tóth Kálmán csendes, szerény ember, aki kivételes adottságait felismerve, a vasutas amatőr képzőművészek támogatása nyomán munkáival magasabb szintre jutott el. Ezt mutatják későbbi, a hetvenes években készült szobrai, mint például a *„Tavaszi szél"*, a *„Vonalgondozó"* a *„Kalauznő"* című munkái.

Most, hogy nyugdíjba vonul, további terveket szövöget. Amit nem tudott megvalósítani egy-egy fárasztó vonalbejárás után, nyugdíjas évei alatt valóra válthatja.

Péter József

KINEVEZÉS



Pullai Árpád közlekedés- és postaügyi miniszter beiktatja a MÁV új vezérigazgató-helyettesét

(Laczkó Ildikó felvétele)

Pullai Árpád közlekedés- és postaügyi miniszter *Urbán Sándort*, a MÁV vezérigazgatóság biztosítóberendezés és automatizálási szakosztályának vezetőjét nevezte ki a MÁV műszaki vezérigazgató-helyettesévé. Az ünnepélyes beiktatásra, melyen jelen volt *Koszorús Ferenc*, a vasutasszakszervezet főtitkára, *dr. Moró István*, a VI. kerületi pártbizottság első titkára, *Szücs Zoltán*, a MÁV vezérigazgatója és *Kömives Kálmán*, a KPM személyzeti főosztályának vezetője, július 17-én került sor a MÁV vezérigazgatóságon.



Urbán Sándor 1925-ben született Adácson. A négy polgári elvégzése után, 1939-ben, a MÁV északi főműhelyben tanoncként lépett a vasút szolgálatába. 1942—1945-ig szakmunkás, utána adminisztrátori, előadói, majd osztályvezetői munkakörökben dolgozott. 1951—52-ben sikeresen elvégezte a gazdasági műszaki akadémiát, később pedig a Budapesti Műszaki Egyetem villamosmérnöki karán oklevelet szerzett.

A MÁV vezérigazgatóságára 1953-ban került, ahol 1962-ig osztályvezető-helyettesi munkakört töltött be, majd szakosztályvezető lett. Csaknem 20 évig irányította a 9. szakosztály munkáját.

Urbán Sándor szakmailag és politikailag képzett vezető. Szakterületén széles látókörrel, nagy tapasztalatokkal rendelkezik. Eredményes munkája elismeréséül több alkalommal részesült szakmai és kormánykitüntetésben.

Nyugdíjas-búcsúztató

Nagykanizsán az üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága július 3-án, ünnepélyesen köszönt el az üzemfőnökség területéről most nyugdíjba vonuló 32 vasutas dolgozótól.

Először *Hunyadi Mátyás*, a nyugdíjascsoport elnöke fogadta az idős dolgozókat, akiknek többsége három-négy évtizedes szolgálat után adta most át a „stafétabotot" a fiatalabbaknak. Eredményes munkájukért, amit éveken át hűséggel, felelelősségteljesen végeztek, *Flinger József* üzemfőnök mondott köszönetet, majd elismerő okleveleket adott át nekik. Ezután *Tóth János* szb-titkár köszöntötte az idős vasutasokat és nyugdíjba vonulásuk alkalmával átnyújtotta részükre a szakszervezeti bizottság tárgyjutalmait.

A fiatalok képviseletében *Benedek József* KISZ-titkár köszönt el a nyugdíjba vonuló munkatársaktól.

Minivonatok kiállítása

Az idei országos vasútmodell-kiállítást július 11-én, szombaton nyitották meg Pécsen, az állomás kultúrvártermében. A Magyar Vasútmodellezők és Vasútbarátok Országos Egyesülete azzal a céllal rendezte meg a minivonatok — mozdonyok, személy- és tehervonatok — hazai seregszemléjét, hogy a bemutatott legszebb darabokból kiválaszthassa a Budapesten novemberben megnyíló nemzetközi kiállítás magyar versenymodelljeit.

Az egyesület jó munkájának elismerése, hogy a vasútmodellezők európai szövetsége magyar elnököt választott, Szegő Ferencnek, a hazai egyesület tiszteletbeli tagjának személyében.

A pécsi kiállításon a hetvenöt éves Fekete Lajos egy 275-ös sorozatú gőzmozdony kicsinyített mását állította ki. A mini gőzöst a zsüri első díjjal jutalmazta.

Érdek és nevelés (2.)

Írta: Koszorús Ferenc főtitkár

A jövőben még sürgetőbb követelménnyé válik a nevelő munka meggyőző erejének fokozása. Még közelebb kell kerülnünk a mindennapokhoz, a realitásokhoz. *Az agitációs és propagandamunkának nyíltan és őszintén, a helyi, konkrét valósághoz kell igazodni és olyannak kell lennie, hogy igazsága a helyi tapasztalatokkal ellenőrizhető legyen.* Meg kell szüntetnünk a semmitmondó, a szürke, a nagy szavakra épülő propagandát, és erősíteni kell a tapasztalati tények, élmények szerepét.

Ezeket az alapelveket törekszünk a Vasutasok Szakszervezetében nevelési, agitációs és propagandamunkánkban megvalósítani. Elsősorban az eredmények konkrét bemutatására, a tagságot foglalkoztató kérdések gyors megválaszolására, az országos és helyi események összefüggéseinek magyarázatára, valamint a gazdasági feladatok végrehajtására törekszünk. Gyorsítjuk, tökeletesítjük és a vezetési folyamat szerves részévé tesszük az információs munkát. *Feladataink meghatározásánál, munkaterveink összeállításánál, döntéseink megalapozásánál egyre inkább támaszkodunk az információs munkára, a dolgozók véleményére.* Ezzel egy időben szélesítjük tömegtájékoztatási tevékenységünket is.

A valósághoz híven

A szóbeli agitáció gyakori hibája, hogy nem mindig az adott környezetnek, az adott helynek megfelelően agitálunk, máskor kevés a valódi érvünk, és a meglevőket sem elég differenciáltan használjuk fel. *Sokszor gondot jelent, hogy a különböző fórumokon hiányzik a nyílt vita és a bírálatra adott válaszok sem elég meggyőzőek.* Az előzetes információk hiánya, a tájékozatlanság, valamint az esetleges retorziótól való félelem a dolgozók egy részét passzivitásra készteti. Pedig a gazdaságpolitika kialakításának folyamatában, a vállalati gazdálkodásban, illetve a vasúti szolgálati helyek termelőtevékenysége segítésében szakszervezetünknek a korábbinál nagyobb figyelmet kell fordítani a társadalmi tudatot befolyásoló tényezőkre, a közvéleményre, a közhangulatra. A gazdasági élet, a társadalmi tudat és a közvélemény szoros kapcsolatban van egymással.

Tapasztalataink szerint helyzetünk megítéléséről, jövőnk alakulásáról, feladatainkról, intézkedéseink hatásáról eltérőek a vélemények a vasutasság körében. Ezért fontos, hogy megismerjük tagságunk véleményét, annak tudati eredőjét és összefüggéseit. Ezeket egyrészt fel kell tárnunk, másrészt céltudatos nevelő, felvilágosító munkával a kívánt irányba kell befolyásolni. A közösségek eltérő ismeretekkel, gondolkodásmóddal rendelkeznek, másképpen reagálnak tehát a különböző eseményekre, intézkedésekre. *Az emberek másfajta véleményt is kialakíthatnak és ki is alakítanak, mint amit a tájékoztatási eszközök közvetítenek számukra.* A valósághoz való alkalmazkodásunk tehát megköveteli, hogy a ténylegesen ható tényezőkkel, az eltérő véleményekkel megfelelően számoljunk.

El kell oszlatnunk azt a tévhitet, hogy a szocialista viszonyok között nincsenek ellentmondások. Nekünk tehát a közgondolkodás alakításával, befolyásolásával segíteni kell, hogy a tagság és a vezetés egyaránt reálisan számoljon a reá váró nehézségekkel, felkészülten fogadja a gazdaságban és a mindennapi életben jelentkező tarkaságot, ellentmondásokat.

Előtérben az egyén

A szakszervezeti nevelő munka szempontjából a jelenlegi időszak egyik leglényegesebb tendenciája, hogy megnövekedett a szubjektív tényezők szerepe. Ennek közismert és sokszor taglalt okaira (tartalékaink kimerülőben vannak, egyetlen jelentős tartalékunk az „emberi fejekben", a hozzáállásban van stb.) most nem térek ki. Arról a következményről kevesebbet beszélünk, hogy emiatt egyre inkább egyéni megközelítésben vizsgáljuk ma már a munkát, annak anyagi és morális elismerését, a művelődést, a tanulást, a munkaversenyt stb. Hozzá kell tenni: *nem egyértelműen pozitív tendenciáról van szó, hiszen ezeket a kollektíváktól elszakítani csak kényszermegoldás.* Összefügg azzal, hogy a különböző érdekek (egyéni, csoport és össztársadalmi) szférájában még nem sikerült az egyeztetés, még nem tudtuk feltárni, elemezni és feloldani a különbségeket. Átmeneti, de minden bizonnyal hosszú távon megmaradó helyzetről van tehát szó. *Most meg kell személyesíteni a feladatokat* és a nevelő, agitációs munkának is személyre vagy a legkisebb kollektívára kell elsősorban irányulni. *Az egyén szerepét kell tehát hangsúlyozni, megszemélyesítve az eredményeket és a hiányosságokat.* Azt kell tudatosítani (és persze közgazdasági eszközökkel befolyásolni), hogy mindenki a saját területén helytállva szolgálhatja leghatékonyabban a közös ügyet, a csoport- és társadalmi érdekeket.

Gyakran halljuk — és így igaz —, hogy a nagy politikai célokkal mindenki egyetért. Sokkal nehezebb — és éppen ez az egyénekre, kis csoportokra irányuló nevelő munka nehéz feladata — ezeket a *„nagy politikai célokat"* az egyénnel elfogadtatni, különösen akkor, ha ezek éppen rá nézve hátrányosak. Például az átszervezések fontosságával a munkahelyek összevonásával, megszűnésével, a bérdifferenciálással mindenki egyetért, az óvodai, bölcsődei helyek korlátozottságának tényét mindenki elfogadja, de ha az ő munkahelye szűnik meg, ha ő nem kap béremelést, ha az ő gyerekét vagy unokáját nem veszik fel a bölcsődébe, akkor már más a helyzet, nincs egyetértés. *A nevelés fontos feladata, hogy segítsen levezetni ezeket a feszültségeket.*

Az eszközök adottak

A nevelési munka eszközei adottak. Az írásbeli, a szóbeli agitáció, az információ és tájékoztatás, a tömegpolitikai, a tisztségviselői és az állami felnőttoktatás, a művészeti nevelés, az ismeretterjesztés, a művelődési bizottságok, a könyvtárak és a művelődési intézmények hálózata a lehetőségek olyan széles skáláját kínálják, amelyek látszatra könnyítik a helyzetet, de a valóságban nem is olyan egyszerű feladat a lehetőségeket okosan, jól kihasználni.

Az utóbbi időben szakmánk területén kedvező folyamatokat indítottunk el. Az írásbeli, a szóbeli agitációs, propaganda- és az információs munkában tett kezdeményezéseinkről már volt szó. Rövid útkeresés után egyre kedvezőbbek tapasztalataink a bizalmiak és a partner gazdasági vezetők közös tanfolyamairól is. Évek óta javuló tendenciát mutat dolgozóink iskolai végzettsége, fejlődnek és egyre inkább megértik feladataikat művelődési bizottságaink is. Szervezett intézkedésekkel, szemléletváltoztatással és követelmények támasztásával *megtettük az első lépéseket annak érdekében is, hogy művelődési intézményeink egyre inkább a politikai élet fórumaivá váljanak, és kilépjünk a hagyományos „kultúrmunka" keretei közül.*

Az élet által igényelt szemléletváltozás, társadalmi közgondolkodásunkban tehát elkezdődött. A nevelési munkáért felelős valamennyi tisztségviselő és a tagság egyre rendszeresebben és felkészültebben foglalkozik önmaga és környezete művelődésével, nevelésével, az ösztönző feltételek megteremtésével. Ide tartozik a szocialista brigádok tevékenységének fokozatos módosulása is: *a szocialista munkaversenyben való részvétel mellett egyre több figyelmet fordítanak arra, hogy befolyásolják saját tagjaik életformáját,* valamint azt, hogy az életforma szerves részének tekintsék a művelődést, a társadalmi aktivitást, a közösség ügyeivel való törődést.

Nagyok a lehetőségek

Eredményeink természetesen csak a kívánt folyamat elindulását jelzik. Sem a szemléletváltozás szintjével, sem a művelődéshez, sem a nevelő munkához szükséges anyagi feltételek mértékével nem lehetünk elégedettek. A vártnál nehezebb gazdasági feltételek hátrányosan befolyásolják törekvéseinket, de a kibontakozó folyamatot nem állíthatják meg. Gondosabb tervezéssel, hatékonyabb felhasználással a meglevő keretek is rengeteg lehetőséget kínálnak még, amihez a különböző nevelési tényezők szorosabb együttműködése szükséges. Ami pedig a szemléletváltozás további folyamatát illeti, ahhoz elsősorban nem anyagi eszközök kellenek.

Egyre sürgetőbbé válik a munka tervszerűségének növelése, hatékonyabbá tétele, munkamódszerünk és stílusunk javítása, tömegkapcsolataink erősítése, *nemcsak az érdekvédelem és a nevlés, hanem a szakszervezeti munka egész területén.* Csak így tudunk megfelelni az új igényeknek és követelményeknek, csak így tudjuk végrehajtani mindazokat a határozatokat, feladatokat, amelyeket a XII. pártkongresszus, a magyar szakszervezetek XXIV. kongresszusa és a Vasutasok Szakszervezetének X. kongresszusa mozgalmunk elé tűzött.

Vége

Festmények, szobrok, grafikák

A 31. vasutas képzőművészeti kiállítás a mai magyar művészetet reprezentálja

A 31. vasutasnap alkalmából rendezett ünnepségsorozat egyik kiemelkedő eseménye volt július 8-án, az országos vasutas amatőr képzőművészeti kiállítás megnyitása a vasutasszakszervezet központi képzőművészeti körének Népszínház utcai műtermében. A pályázati felhívás alapján rendezett kiállításra *97 alkotó összesen 442 képzőművészeti alkotást küldött.* A műveket hivatásos művészekből álló zsüri bírálta el.

A kiállítás megnyitásán megjelent vendégeket — köztük *Koszorús Ferenc* főtitkárt és *Szücs Zoltán* vezérigazgatót — *dr. Balázs Ákos*, a vasutasszakszervezet kulturális, agitációs, propaganda és sportosztályának vezetője köszöntötte, majd *Pogány Ö. Gábor* művészettörténész mondott beszédet. Méltatta a vasutas képzőművészeti kör tanárainak és tagjainak kimagasló munkáját, eddigi tevékenységük jelentőségét.

Hangsúlyozta, hogy a 35 esztendős működésük során számottevő eredményeket értek el a vizuális kultúra terjesztésében, az önművelésben. A magyar művelődéstörténet felszabadulás utáni szakaszában figyelemre méltó szerepet töltöttek be a vasutas-szakszervezetek képzőművészeti körei.

A vasutasok közül azok, akiket a festészet, szobrászat érdekelt, s akik ezekben a képzőművészeti ágakban jártasságot akartak szerezni, már 1947 tavaszától rendszeres oktatásban részesülhettek a Nyugati pályaudvarral szemben volt MÁV-iroda e célra átengedett helyiségeiben. A mai műtermeikben a kör régi és újabb tagjai, vezetői lelkesen végezték feladatukat. *Ezért is rendkívül biztató ennek a három és fél évtizednek a története.* A kollektíva következetesen, kihagyások nélkül dolgozott.

Hazánk képzőművészeti kultúrájának általános fejlődése a harmincöt esztendő előtti kezdeményezés helyességét igazolja. Ezért a fejlődésért a vasutas művészek együttese is megtette a magáét. *A vasutasok eleget tettek a minőségi követelményeknek, az esztétikai szemlélet gazdagodásával járó irányelveknek.* Tárlatuk anyaga az egyéni találékonyságról, a megjelenítés sokféleségéről tanúskodik.

A kiállított szobrok és plasztikák, festmények, grafikák, érmék a mai magyar képzőművészetet reprezentálják.

Pogány Ö. Gábor megnyitója után Koszorus Ferenc főtitkár átadta a pályadíjakat és az okleveleket. Az elnökség különdíját *Zimann Lajos, Telkes Tamás* és *Bede István* kapta. A kiállítást *Kirchmayer Károly* szobrászművész és *Benedek György* festőművész rendezte.

K. S.



Dr. Balázs Ákos üdvözli a kiállítás megnyitóján megjelent vendégeket



Koszorús Ferenc főtitkár átadja a díjakat

(Laczkó Ildikó felvételei)

ÍGY ÜNNEPELTÉK A 31. VASUTASNAPOT ✦ ÍGY ÜNNEPELTÉK A 31. VASUTASNAPOT

125 éves a szolnoki járműjavító

Ünnepi megemlékezés, emléktábla-avatás

Aligha van a MÁV-nak olyan üzeme vagy főnöksége, ahol a 31. vasutasnap alkalmából az utóbbi napokban úgy sorjáztak az események, mint a jubiláló szolnoki járműjavítóban.

Június 12-én az üzem művelődési házában egésznapos elméleti műszaki konferenciát tartottak a KTE helyi üzemi szakcsoportja szervezésében. A konferencia napirendjén szerepelt a vasút VI. ötéves terve és az üzemi munkásmozgalom fejlődése.

Június 19-én emlékeztek meg az üzemben folyó szervezett szakmunkásképzés 70. évfordulójáról. Az ünnepségen megjelentek a 605. számú Szakmunkásképző Intézet képviselői és a szakmunkástanulók is.

Július 9-én egy látványos, gazdag tartalmú kiállítással mutatkoztak be szűkebb pátriájuknak: *„125 éves a szolnoki járműjavító”* címmel. Másnap nagygyűlésen ünnepelték meg a 31. vasutasnapot, s emlékeztek meg a rangos jubileumról, amelyet az üzem kocsijavító műhelyében tartottak meg, több mint kétezer dolgozó részvételével. Július 11—12-én folytatódtak a rendezvények a járműjavító Tisza-ligeti üdülőjében.

A július 10-én megtartott vasutasnapi, illetve jubileumi nagygyűlés elnökségében helyet foglalt *Kajcsa József*, a vasutasszakszervezet alelnöke, *Csárádi János* szakosztályvezető, *Sándor László*, a Hazafias Népfront Szolnok városi szervezetének elnöke, *Ridegh András* városi munkásőr-parancsnok, az üzem gazdasági és mozgalmi szerveinek vezetői.

A nagygyűlést *Szabó Károly*, a szakszervezeti bizottság titkára nyitotta meg, majd *Ulveczki Tibor*, a Szolnok megyei Tanács elnökhelyettese mondott ünnepi beszédet.

— Megyénkben évtizedek óta nagy szerepet tölt be a vasút — mondta. — Ezt a csomópont korszerűsítése, és a járműjavító fejlesztése is igazolja. *A dízelbázis kialakítására például 950 millió forintot költött államunk.* Az átállás nemcsak technikai nehézségek elé állította a nagy múltú üzem dolgozóit, hanem emberileg is sok mindent meg kellett változtatni. A korábban gőzmozdonnyal foglalkozó szakmunkásoknak (lakatosoknak, esztergályosoknak, kazánkovácsoknak stb.) az új profilnak megfelelően, más mesterséget kellett tanulniuk. Az üzem kollektíváinak tevékenységét dicséri, *hogy az V. ötéves tervben ilyen körülmények között nem csupán teljesítették az előirányzott tervüket, hanem 2,47 százalékkal túl is szárnyalták.*

Az elmúlt tervidőszakban többek között 15 százalékkal növelték az emberi erőt kímélő kisgépek arányát: több tucat kézicsiszoló, csavarbehajtó, szelepcsiszoló, pneumatikus gépekkel helyettesítik a reszelőt, a villás csavarkulcsot és a többi kéziszerszámot. A fejlesztés ezzel természetesen nem fejeződött be. Az idén 60 millió forintos beruházással elkészül a motor-próbaterem, amelynek az úgynevezett hulladékenergiáját ésszerűen felhasználják. A járatós dízelmotorokkal dinamókat hajtatnak, s ezekkel elektromos úton óránként 1,5 tonna gőzt termelnek.

A tanácselnök-helyettes ezután méltatta a járműjavító munkásmozgalmi múltját, amely a századforduló utáni évtizedekben vezető szerepet töltött be Szolnok város és a megye életében. Az elődök közül első helyen említette *F. Bede László* esztergályos nevét, aki a Tanácsköztársaság idején a direktóriumban vállalt tevékenysége miatt mártírhalált halt.

— *Nem célunk a hivalkodó program, következésképp nem önmagunkat akarjuk ünnepelni, hanem a munkánk eredményeit. De tisztelettel emlékezünk azokra a munkáskollektívákra, amelyek ezt az üzemet romjaiból életre keltették, majd később sikeresen végrehajtották a kor megkövetelte profilváltást.*

Ulveczki Tibor végezetül a megyei pártbizottság és a tanács vezetősége nevében köszönetet mondott a 125 éves üzem dolgozóinak, szocialista brigádjainak az eddig végzett jó munkáért.

Ezután *Csárádi János* szakosztályvezető miniszteri, illetve vezérigazgatói dicséret kitüntetéseket, *Ambrus János* üzemigazgató pedig kiváló dolgozó jelvényeket adott át a munkában élenjáró dolgozóknak.

Az ünnepség emléktábla-avatással folytatódott, *Kajcsa József*, a vasutasszakszervezet alelnöke a kocsijavító műhely falára helyezett emléktábla előtt a következőképpen emlékezett meg az egy és negyedszázados üzem történetéről:

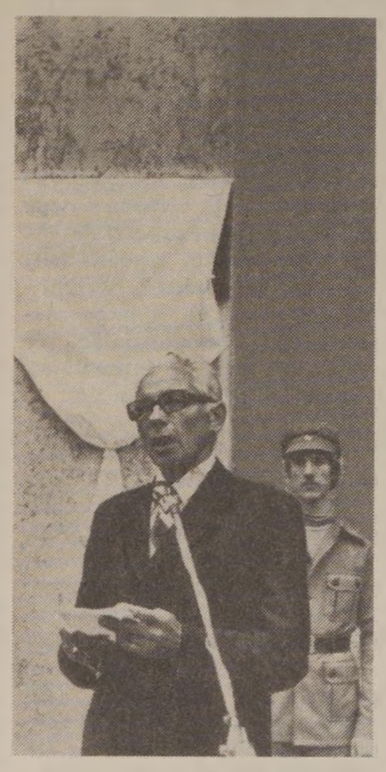
— A hazai első vasútvonal megnyitása után egy évvel, 1847. szeptember elsején Szolnokra is begördült az első pesti szerelvény, amely 16 kocsival 3 óra 22 perc alatt tette meg az utat. A következő években az alföldi vasútvonalak gyarapodása, a járműpark bővülése, a *Tisza-vidéki Vaspálya Társaságot* javítóműhely építésére késztette.

A társaság közel e helyhez, ahol állunk, 1856 tavaszán, mint az alföldi vasútvonalak tulajdonosa, új üzem építéséhez kezdett. Az első létesítmény két év múlva készült el.

Az üzemet 1880-ban államosították. Ettől kezdve erőteljesebben indult meg benne a fejlődés. Ám a műszaki haladás korántsem volt párhuzamos az ott dolgozók élet- és munkakörülményeinek javulásával. *Nem véletlen tehát, hogy a szolnoki járműjavító munkásai többször is a sztrájk fegyveréhez nyúltak.* Az üzem így vált a megye legnagyobb munkásmozgalmi bázisává. A járműjavító dolgozói nagymértékben kivették részüket az 1904-es vasutassztrájkból. A Tanácsköztársaság idején pedig fegyvert fogtak a cseh, s a román intervenciós csapatok ellen.

Hasonlóan hősies helytállás jellemezte a járműjavító dolgozóit, amikor a felszabadulás utáni években viszonylag rövid idő alatt újjáépítették, kijavították a rommá, ronccsá bombázott üzemet.

Kajcsa József beszéde végén ünnepélyesen leleplezte a műhely falán elhelyezett márványtáblát.



Kajcsa József felavatja az emléktáblát

A járműjavítóban ezzel nem értek még véget a megemlékezések. Az üzem társadalmi és mozgalmi vezetői július 14-én meghívták azokat a régi dolgozókat, akik a járműjavítóból kerültek ki a közélet különböző tisztségeibe. A negyvenhárom meghívott között volt *Csáki István*, a Szolnok megyei pártbizottság egykori első titkára, *Ábel László* határőr vezérőrnagy, *Molnár György*, a balatonfüredi SZOT-iskola igazgatója, *Sándor László*, a Hazafias Népfront szolnoki szervezetének elnöke, *Kovács György* honvéd alezredes és sokan mások. A meghívottakat *Tímár Gyula*, az üzem pártbizottságának titkára üdvözölte, majd baráti beszélgetéssel és üzemlátogatással folytatódott a program.

Séra Sándor



Ulveczki Tibor ünnepi beszédét mondja

SZOMBATHELY

A személy- és áruszállításban a minőségen van a hangsúly

A vasutasnap netében, július 8-án, a szombathelyi igazgatóság folyosóján megnyitották azt a hobbi-, bélyeg- és fotókiállítást. amelyet a nyugat-dunántúli vasutasok legszebb, legértékesebb munkáiból válogattak.

A vasútigazgatóság és a járműjavító központi ünnepsége július 10-én, pénteken koszorúzással kezdődött. Az igazgatóság, a járműjavító és a szombathelyi körzeti üzemfőnökség gazdasági, párt- és tömegszervezeti vezetői elhelyezték a megemlékezés virágait a Pelikán parkban levő szovjet hősi emlékmű talapzatán.

Ezt követően a művelődési és sportházban nagygyűlésre került sor. Az elnökségben az igazgatóság és a járműjavító vezetői mellett helyet foglaltak: *dr. Bors Zoltán*, a Vas megyei Tanács elnöke, *Nagy Lajos*, az SZMT vezető titkára, *Czinzek Miklós*, a városi tanács elnöke, *dr. Bordi István*, a Vasutasok Szakszervezetének osztályvezetője. Ott voltak a legnagyobb fuvaroztatók és partner közlekedési vállalatok képviselői, az élenjáró dolgozók legjobbjai, a munkahelyek szocialista brigádjainak, dolgozóinak megbízottai.

A nagygyűlés szónoka *Kovács Lajos*, az MSZMP városi bizottságának a titkára volt. Kiemelte, hogy ebben a rohanó, modern világban változatlanul jövője van a vasútnak. A korszerűsödő, az automatizálódó, az elektrotechnikát és a számítógépet igénybe vevő vasút mögött most is ott van és megbecsülést érdemel az ezt irányító ember, a vasutas.

A feladatokról szólva rámutatott:

— *A vasútnak, miként eddig, a jövőben is minden utast és fuvarozásra felkínált árut el kell szállítania, méghozzá a minőségi követelmények szem előtt tartásával.* A személyszállításban kulturáltabban, pontosabban, előzékenyebben, tisztább vonatokon kell eljuttatni az utast utazási céljához. Az áruszállításban a fuvarozók és a fuvaroztatók jobb kapcsolatában is meg kell nyilvánulni a magasabb követelményeknek. A vasút ezt csak jobb rakodási morállal és egyenletesebb szállítással tudja zavartalanul biztosítani. Ehhez szükséges az érdekek egyeztetése, mindkét fél és a népgazdaság hasznára.

Az ünnepi beszéd elhangzása után *dr. Horváth Lajos* vasútigazgató és *Hajas Endre*, a területi szakszervezeti bizottság titkára, *Baranyai László*, a járműjavító igazgatója és *Kovács Lajos* szb-titkár kitüntetéseket adott át az igazgatóság területén, illetve a járműjavítónál kiemelkedő munkát végzett vasutasoknak. Végül neves fővárosi művészek adtak színvonalas műsort az ünnepeltek tiszteletére.

Sz. Jakab

DOMBÓVÁR

Ötszázezer forint jutalom a csomópont legjobbjainak

Dombóvárott a városi művelődési házban tartottak ünnepséget a 31. vasutasnap alkalmából. Az ünnepi gyűlés elnökségében ott volt *Fényes József*, a pécsi vasútigazgatóság vezetője, *Gyuricza István*, a városi pártbizottság első titkára, *Halmi Árpád*, a pécsi területi szakszervezeti bizottság titkára, valamint a város állami és társadalmi szervei és a szakszolgálati ágak számos képviselője.

Az ünnepséget *Fehér János*, a pályafenntartási főnökség szb-titkára nyitotta meg, majd *Szabadkai József* szertárfőnök mondott ünnepi beszédet. Szólt a XII. pártkongresszus által megjelölt alapvető követelményről, hogy a megtermelt javakat jobb munkamegosztással, nagyobb szervezettséggel és jelentős üzemanyag-megtakarítással kell elszállítani. A vasút növekvő szerepe minden területen indokolja az intenzív fejlesztést, korszerűsítést. Mind több fuvaroztató ismeri fel, hogy szállítási gondjait a vasúttal tudja a leggazdaságosabban megoldani, különösen, ha hosszabb távra kell nagy tömegű árut eljuttatni.

Elismeréssel méltatta a csomópont dolgozóinak összehangolt tevékenységét, mert ez a záloga annak, hogy a szolgálati főnökségek kiváló szinten teljesítsék feladataikat.

Az ünnepi beszéd elhangzása után adták át a Kiváló Munkáért kitüntetést *Ricsovics Ferenc* számviteli vezetőnek, a vezérigazgatói dicséretet pedig *Csonka Imrének*. Ezután *Fényes József* vasútigazgató a csomópont kilenc dolgozóját részesítette dicséretben.

A vasutasnap alkalmával a dombóvári csomópont 36 dolgozója kapott Kiváló Dolgozó jelvényt, hetvenöten soronkívüli előléptetésben részesültek, s háromszázan elérték a törzsgárdatagság különböző fokozatait. Az erkölcsi elismerések mellett mintegy 500 ezer forint jutalmat osztottak szét a csomópont legjobb dolgozói között.

A vasutasnapi ünnepség fényét emelte, hogy azon a koprivnicai jugoszláv vasutas fúvószenekar adott koncertet.

Krajczár Antal

SZÉKESFEHÉRVÁR

A menetrendszerű közlekedés jól szervezett munkát igényel

Székesfehérváron július 9-én, a Vörösmarty Művelődési Házban került sor a vasutasnap megünneplésére. A részvevőket *Varga László*, a körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottságának titkára köszöntötte. Ezután *Pajor István*, az üzemfőnök műszaki helyettese mondott beszédet. Bevezetőjében a megújhodó vasútról beszélt. Hangsúlyozta, hogy hazánkban a vasút szerepe változatlanul jelentős a személyforgalomban és az áruszállításban egyaránt.

Szólt az üzemfőnökség dolgozóinak helytállásáról, amelynek eredményeként elnyerték a *Kiváló Üzemfőnökség* kitüntető címet. Az üzemfőnökség dolgozói az idén is nagy erőfeszítéseket tesznek a minden eddiginél magasabb követelményeket támasztó tervek teljesítéséért. Rendkívül jól szervezett munkát igényel például a személyszállítás menetrendszerűségének ez évi, 99,8 százalékos célkitűzése.

Ezután *Rácz Alpár* üzemfőnök átadta az igazgatói dicséretet *Dárdai Istvánnak*, *Lencsés Istvánnak*, *Szilágyi Ferencnek* és *Janácsik Józsefnek*. Többen kaptak Kiváló Dolgozó jelvényt, Szakma Ifjú Mestere címet és jutalmat is.

Tunyogi Tibor

BUDAPEST

Öt év alatt öt munkásszálló

A budapesti vasútigazgatóság az idén is a Ferencvárosi Vasutas Művelődési Házban tartotta központi vasutasnapi ünnepségét, melyet *Mészöly Ferenc*, a vasutas-szakszervezet budapesti területi szakszervezeti bizottságának titkára nyitott meg. Ezután *Kiss Károly* vasútigazgató mondott ünnepi beszédet. Bevezetőjében azokról az eredményekről beszélt, amelyek a vasutasokról történő fokozott gondoskodás jegyében születtek. *Az V. ötéves tervben például öt új munkásszállót adtak át az igazgatóság területén.* Ezenkívül több helyen korszerűsítették a szociális létesítményeket. Csaknem 2,2 millió forintot költöttek a nehéz fizikai munkát csökkentő gépekre.

Kiss Károly beszédében kitért a termelési eredményekre, és említést tett a várható tervek teljesítéséről:

— *Az igazgatóság területén az elmúlt ötéves tervben 11 százalékkal növekedett az egy főre eső termelékenység, s ugyanakkor a fizetések átlagban 37,6 százalékkal növekedtek. A pályakorszerűsítési feladatunkat 20 kilométerrel teljesítettük túl.*

Ezután arra hívta fel a figyelmet, hogy előzetes számítások szerint a VI. ötéves tervben a személyszállítás 4-7, az árufuvarozás 5-7, az exportszállítás pedig 12-14 százalékkal fog növekedni.

Ezt követően *Mester Alajos* vezérigazgató-helyettes kitüntetéseket adott át. Az ünnepséget az Állami Operaház művészeinek műsora zárta be.

JÓZSEFVÁROS

Előtérben az idegen kocsik tartózkodásának a csökkentése

A józsefvárosi pályaudvaron július 10-én bensőséges ünnepség keretében emlékeztek meg a 31. vasutasnapról. Ünnepi beszédet *Kiss Gyula* állomásfőnök-helyettes mondott. Méltatta a vasutasok helytállását, töretlen munkálkodását a személy- és áruforgalom lebonyolításában. Kiemelte, hogy az idei első félévi eredmények általában meghaladják az előirányzottakat, méltóak a kongresszusi munkaversenyben elnyert, immár másodszori *Élenjáró szolgálati hely* címhez. Hangsúlyozta ugyanakkor, hogy csökkenteni kell az idegen kocsik tartózkodási idejét, és jobb belső szervezéssel el kell érni: *ne vesztegeljenek esetenként kirakatlan gyűjtőkocsik és konténerek a pályaudvaron.* Ecsetelte a vasút további fejlődésének az irányvonalát, s ezen belül a helyi perspektívákat: a folyamatos műszaki fejlesztéssel egyre közelebbi a cél, hogy Józsefváros valóban korszerű konténer-pályaudvarrá váljék.

Ezt követően *Csapó József* állomásfőnök kitüntetéseket és jutalmakat adott át.

(M. L. P.)



Kiss Károly vasútigazgató ünnepi beszédét mondja
(Óvári Árpád felvétele)

VASUTAS ARCOK

Négyen a kitüntetettek közül

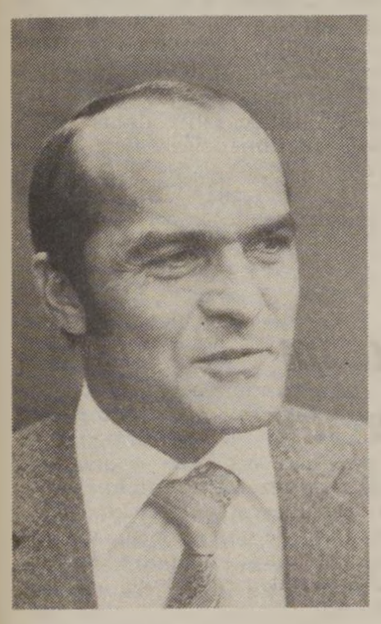
A vasútnak mennie kell. Lehet rekkenő nyár, hótorlaszokat építő tél, a menetrendhez igazodni kell. A forgalmi szolgálatot teljesítő vasutasokat jobbára ismeri a közvélemény, hiszen alig van olyan ember aki egyszer-egyszer ne utazna vonaton. Csakhogy a MÁV aligha volna képes teljesíteni a társadalom és a népgazdaság reá rótt feladatait megfelelő hátország nélkül. A 31. vasutasnap alkalmával négy olyan vasutassal beszélgettünk, akik ebből a hátországból valók. Az idén 253 vasutast tüntettek ki. Ők négyen köztük voltak.



Feleky Pál

Harangi Albert, a debreceni igazgatóság forgalmi vonalbiztosa. Kétszázhatvan kilométernyi vasúti pálya felügyelete tartozik hozzá, közelebbről a püspökladányi körzeti üzemfőnökség területe.

— Mi jellemzi ezt a területet?



Harangi Albert

— *Frekventált vonal a záhonyi és a püspökladány—biharkeresztesi, mert nagyon nagy a nemzetközi forgalmuk.* Mondanom sem kell: minden kocsi különös fontosságú, mert érdekes árut szállít. Munkatársaimmal — egyebek között — arra ügyelünk, hogy ne késsenek a szerelvények, és ne legyen egyetlen baleset sem.

— Hol tölt több időt az irodájában?

— *Ezt a munkát nem lehet egy irodában, íróasztalnál ülve végezni.* Hetente legalább háromszor úton vagyok, járom az állomásokat. Megnézem, rendben vannak-e. Vigyázni kell arra is, hogy ne legyen fennakadás sem az áru-, sem a személyszállításban. Könnyű elképzelni, mekkora kárt okoz, ha ácsorog egy villanymozdony, mögötte pedig egy hosszú szerelvény, hetven-hetvenkettő kocsival.

Harangi Albert 1960-ban fejezte be a vasúti technikumot. Előbb forgalmista lett, aztán oktatótiszt, később ügyintéző, s ez év januárjától dolgozik jelenlegi munkakörében. Többször részesült szakmai kitüntetésben. Ezúttal Kiváló vasutas címet kapott.

Feleky Pál, a szentesi építési főnökség igazgatója a huszonötödik kitüntetését — Kiváló vasutas jelvényt — vette át a mostani vasutasnapon.

— Mióta dolgozik a vasútnál?

— Éppen negyven éve kezdtem. Kezdetleges technikával, sokadmagammal vasúti pályát építettünk. Később más munkakörbe kerültem, de a vasúttól soha nem szakadtam el. A legutóbbi nyolc esztendőben ismét az építési szolgálatnál dolgozom.

— Mi történt életének e két szakasza között?

— Ó nagyon sok minden. 1945. január 10-én szabadult fel a Rákospalota—Újpest vasútállomás. Én voltam a környéken az egyetlen szakember, így hát engem kért fel egy szovjet parancsnok, hogy működjek közre a helyreállításban. *Sikerült embereket toborozni, köztük volt Rátonyi Róbert is. Hátizsákkal érkezett, azt mondta, színház nincs, hasznosítani akarja magát.*

— Hogyan alakult tovább az élete?

— Később a Keleti pályaudvaron mint pályamester, a csarnok újjáépítésén dolgoztam. Azt követően főelőadónak neveztek ki, majd személyzeti vezető lettem, utána a vasutas-szakszervezet titkára. Nagyon szerettem a szakmámat, nehezen álltam tehát kötélnek, amikor döntenem kellett. De azt mondták, rád most ott van szükség, így aztán vállaltam.

— Végül visszakerült eredeti szakmájába a pályafenntartáshoz, illetve a pályaépítéshez. Milyen a szentesi építési főnökség?

— *Ugye megbocsátja, ha csupa szépet mondok az ottani kollektíváról? Megérdemlik, mert évek óta kiváló eredményeket érnek el.* Ez az egyetlen olyan építési főnökség, amelyik két igazgatóság területén dolgozik. A terület — *Szentestől Nyíregyházáig* — folyamatosan nagy feladatokat ró a főnökség dolgozóira. Ennek ellenére elmondhatom, hogy tavaly az összes vágányépítési teljesítmény több mint hét kilométernyivel haladta meg a korábbi rekordot, amit 1979-ben értek el a brigádok. A mi főnökségünkre érvényes az új iránti hajlam.

— Hogyan veszi ki a feladatokból a részét az igazgató?

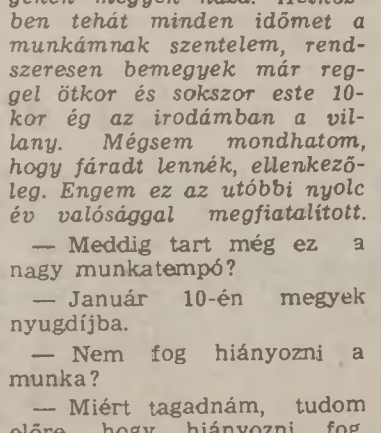
— *A munkám egyúttal a hobbim is. A családom Kecskeméten lakik, csak a hétvégeken megyek haza. Hétközben tehát minden időmet a munkámnak szentelem, rendszeresen bemegyek már reggel ötkor és sokszor este 10-kor még az irodámban a villany. Mégsem mondhatom, hogy fáradt lennék, ellenkezőleg. Engem ez az utóbbi nyolc év valósággal megfiatalított.*

— Meddig tart még ez a nagy munkatempó?

— Január 10-én megyek nyugdíjba.

— Nem fog hiányozni a munka?

— Miért tagadnám, tudom előre, hogy hiányozni fog. Nem maradok azonban tétlen, mert a társadalmi munkám megmarad: *a vasutas-szakszervezet alelnöke, s a központi vezetőség egyik szakbizottságának vagyok az elnöke.* Van tehát mit tenni. Ha kell, szívesen adom át tapasztalataimat munkahelyemen is, ahol igazán jó képességű fiatal szakembergárda alakult ki az utóbbi években.



Márton Ferenc

Márton Ferenc, a MÁV miskolci járműjavító üzemének a lakatosa.

— Mióta?

— 1960-ban kerültem mostani munkahelyemre, igaz, akkor már szakmunkástanulóként, rögtön az általános iskola után. Régi, nagy tapasztalatú mesterektől tanultam a járműlakatos szakma valamennyi fortélyát.

— Nehéz munka?

— Nem is annyira a munka nehéz, bár az sem könnyű. Gondunk inkább a munkakörülményekkel van. Visszaemlékezve az azóta eltelt évekre, magam is nehezen illeszkedtem be a járműjavítóba. Hogy miért? Hatalmas tehervagonokat javítottunk, s ez nem éppen tiszta munka. *Az üzem vezetői sokat fáradoznak azon, hogy kedvezőbb munkafeltételeket teremtsenek, mert a fiatalokat ma már elsősorban ezzel lehet megtartani, nem annyira pénzzel.*

— A fáradozásnak van valami látszata?

— A mostani tervidőszakban új kocsimosót és kisegítő üzemet kap a járműjavító. Ha ezek elkészülnek, egycsapásra jobbak lesznek a felvételek az üzemben. Napjainkban a vagonok leszerelt forgóvázát is ott javítják, ahol a kocsikat kellene, s ez erősen rontja a termelékenységet.

Márton Ferenc kétszer volt már kiváló, egy alkalommal miniszteri elismerésben részesült, ezúttal pedig a *Kiváló Munkáért* kitüntetést kapta.

Veres Barnabás, a miskolci vasútigazgatóság főkönyvelője pontosan négy évtizede került a vasúthoz. Mint oly sokan a vasút vezetői közül, ő is fizikai munkásként kezdte annak idején.

— Hol?

— Hosszú teherszerelvényekkel jártam az országot, eleinte vonatfékező, majd jegyvizsgáló voltam. A következő állomás az volt, hogy ki-



Veres Barnabás

neveztek csoportvezetőnek azon az osztályon, ahol ma is dolgozom. *Sok szál köt a vasúthoz. Apám harminc évig volt mozdonyvezető a gőzösök fénykorában. A feleségem szintén a vasútnál van, a nagyobbik fiam ugyancsak. Villamosmozdony-vezetőnek tanult.* Kisebbik fiam a vasutasnap előtti szombaton nősült, én Kiváló vasutas lettem, kettős örömet hozott tehát számomra ez a hét vége.

— Mi egy főkönyvelő dolga a vasútnál?

— Miskolc nagy ipari központ, sok feladatot ró a vasútra itt az áru- és személyszállítás. Közel 15 ezer dolgozónk van. A bérelszámoláson felül 530 vasúti pénztár ellenőrzése, csaknem ugyanannyi egység — állomásfőnökség, szertárfőnökség stb. — leltározása, ellenőrzése, a társadalmi tulajdon védelme a feladatunk. Munkánk eredményességét mutatja: *úgy gazdálkodtunk, hogy nem léptük túl a tervezett költségeket és területünkön hosszú évek óta semmiféle komolyabb pénzügyi visszaélés nem fordult elő.*

Fejér Gyula

A 31. VASUTASNAPON

117 vasúti tisztet avattak a Déli pályaudvar kerengőjében



Szűcs Zoltán avató beszédét mondja

Az idén a tisztavatásra a kitüntetések átadásával egy napon, pénteken délután került sor a Déli pályaudvar kerengőjében. A díszemelvényen helyet foglalt *Gyenes András*, az MSZMP KB. tagja, a Központi Bizottság titkára, *Borbándi János*, az MSZMP KB tagja, a Minisztertanács elnökhelyettese, *Pullai Árpád* közlekedés- és postaügyi miniszter, *Koszorús Ferenc*, a vasutasszakszervezet főtitkára, *Ballai László*, az MSZMP Gazdaságpolitikai Osztályának vezetője, *Urbán Lajos* közlekedés- és postaügyi minisztériumi államtitkár, *dr. Fehér Józsefné*, az I., *dr. Móró István* a VI. kerületi pártbizottság első titkára, *B. Tóth Sándorné*, az I kerületi Tanács elnöke, *Szűcs Zoltán*, a MÁV vezérigazgatója, *Nagy Károly*, a MÁV Vezérigazgatóság pártbizottságának titkára.

A Himnusz elhangzása után *dr. Kun Dezső*, a MÁV Tisztképző és Továbbképző Intézet igazgatója köszöntötte az ünnepségen megjelent vendégeket, az avatásra felsorakozott tiszteket és hozzátartozóikat, majd így folytatta:

— *Intézetünk a 31. vasutasnapon 117 nagyobb szaktudással rendelkező vasutas útrabocsátásával járul hozzá a szállítási feladatok teljesítéséhez. Örömmel jelenthetem, hogy valamennyien képesítést szereztek a mozdonyszolgálati, illetve a forgalmi és kereskedelmi nappali tagozatokon.* Az évfolyam összesített átlageredménye 3,47 volt. A sikeres vizsgák alapján a MÁV vezérigazgatója 27 hallgatót vasúti tisztté, 44-et főtisztté, 37-et intézővé, és 7-et főintézővé nevezett ki. A GySEV vezérigazgatójának utasítására két hallgató intézői kinevezést kapott. Az évfolyamon nyolcan végeztek jeles eredménnyel.

Meggyőződéssel jelentem; az évfolyam hallgatói szeretik szakmájukat, alkalmasak a végrehajtó vasúti szolgálat irányítására, áldozatkészségük, politikai helytállásuk szilárd, *méltóak a vasút vezetőinek bizalmára, a fuvaroztatók, és az utazóközönség megbecsülésére.* Ezért mint az intézet igazgatója felkérem *Szűcs Zoltán* elvtársat, a MÁV vezérigazgatóját, hogy az eredményesen végzett tanfolyamhallgatókat avassa vasúti tisztekké.

— *Három évtized hagyományainak megfelelően a vasúti munka ünnepén avatjuk tisztekké azokat a fiatalokat, akik ezt a nagy áldozatkészséget, felelősségérzetet, kemény helytállást követelő hivatást választották életcélul* — kezdte beszédét a vezérigazgató, majd részletesen ecsetelte a vasút feladatait, az elkövetkezendő évek fejlesztésének főbb irányait:

— *A következő években a vasút műszaki fejlesztésének legfontosabb feladata a pályahálózat, a csomópontok és biztosítóberendezések rekonstrukciójának dinamikus folytatása* — hangsúlyozta. — Előreláthatólag az áruszállítás az elkövetkezendő években csak kis mértékben emelkedik. A vasút jelentősége ennek ellenére tovább növekszik, mert kedvező a fajlagos energia felhasználása, nagy a megbízhatósága, és előnyös a környezetvédelemben. Ezeket az előnyöket azonban bizonyítani is kell. Itt nemcsak arról van szó, hogy minden jelentkező utast, és fuvarozásra felkínált árut elszállítsunk. *Munkánkban egyre nagyobb jelentősége lesz a gazdaságosságnak és a minőségnek.* Ilyen szellemben készültek terveink, ezt kell megértetni a gazdasági vezetőkkel és a dolgozókkal egyaránt. A minőség jelenti a szolgáltatások színvonalát, a rendszerességet, a megbízhatóságot, a pontosságot, az udvariasságot, a szolgálatkészséget, vagyis mindazt, aminek az alapján a közvélemény a vasút, illetve a vasutasok munkáját megítéli. *Eltökélt szándékunk, hogy a személyszállításban, elsősorban meglevő eszközeink jobb kihasználásával, mielőbb számottevő minőségi javulást érjünk el.*

A népgazdaságban rövidesen általánossá válik az ötnapos munkahét. A szállítási igények, illetve a rakodás erőteljesebb koncentrálódása miatt további erőfeszítéseket kell tennünk a rendelkezésre álló járműpark hatékonyabb foglalkoztatására. Berendezéseink folyamatos és gazdaságos üzemeltetése, fejlesztési kereteink ésszerű és hatékony felhasználása, az üzem- és munkaszervezés nyújtotta lehetőségek kiaknázása mellett feltétlenül meg kell említeni még egy, talán a legfontosabb tényezőt, *a vasutasok fegyelmezett, pontos munkáját, a szolgálatkészségben megnyilvánuló ember magatartását.* A korszerű gépek és berendezések is csak a velük dolgozó ember közreműködésével válhatnak igazán alkotóerővé. A vasutasok helytállása, ügyszeretete, a vasúthoz való ragaszkodás közismert. A jó hírnév megóvása, öregbítése, a hibák kiküszöbölése a jövőben is mindannyiunk becsületbeli kötelessége. Egyetlen pillanatra sem szabad elfeledni: *fegyelmezett munkánktól emberi életek és milliós értékek megóvása függ.*

A vezérigazgató ezután arról beszélt, hogy a vasút miként gondoskodik dolgozóiról, milyen szociális és egyéb fejlesztésekre kerül sor, majd a tisztjelöltekhez fordulva ezeket mondotta:

— *Önök, amikor a vasutashivatást választották, tisztában voltak azzal, hogy nehéz, felelősségteljes, esetenként áldozatokat követelő munkával jegyezték el magukat.* Most, hogy befejezték tanulmányaikat és visszatérnek szolgálati helyükre, kamatoztassák tudásukat, és elkötelezetten álljanak helyt azokon a posztokon, ahová a hivatásuk szólítja, és amelyekre megszerzett képzettségük alkalmassá teszi önöket. *Kívánom, hogy eljövendő feladataikban találják meg a jól végzett munka örömét, szolgálati és magánéletükben egyéni boldogulásukat, és reményeik megvalósulását. Megköszönve eddigi helytállásukat tanáraik fáradozását, ezennel önöket vasúti tisztekké fogadom.*

A MÁV vezérigazgatójának ünnepi beszéde után következett a tisztek fogadalomtétele, a hagyományos szalagozás, majd az Internacionálé után a tiszti egységek a katonazenekar pattogó indulójára fegyelmezett sorokban elvonultak a dísztribün előtt.

A tisztavatás után a MÁV vezérigazgatója a felavatott tisztek és a meghívott vendégek tiszteletére állófogadást adott az MTESZ székházában, ahol *Szemők Béla*, a vasutasszakszervezet titkára köszöntötte a vasút újdonsült tisztjeit s kívánt sok sikert munkájukhoz.

Visi Ferenc



A végzős hallgatók az egyes tagozatok képviseletében szalagot kötnek az intézet zászlajára
(Laczkó Ildikó felvételei)

MÁV KOLLEKTÍV SZERZŐDÉS 1981–85. (4)

Túlmunka, készenlét és ügyelet

A munkajogi szabályozás a munkaidőre vonatkozó rendelkezések meghozatalánál általában a munkáltatás szokásos rendjét veszi alapul. A gyakorlatban azonban olyan rendkívüli események is bekövetkezhetnek, amelyek felboríthatják az előre meghatározott rendet. Ilyen esetekben szükség van a törvényes munkaidőt, illetőleg annak adott napra, hónapra meghatározott mértékét meghaladó munkára, ezért mondja ki az Mt. 37. § (3) bekezdése, hogy rendkívüli esetben a dolgozó munkaidőn felül is köteles munkát végezni, illetőleg meghatározott ideig és helyen munkavégzésre készen állni. A rendkívüli igénybevétel legáltalánosabb formája: *a túlmunka, a készenlét és az ügyelet.*

Mit értünk túlmunka alatt?

Mindenekelőtt határozzuk meg, hogy mit értünk túlmunka alatt?

Túlmunka a dolgozó napi munkaidejét meghaladó munka. Ha pedig a napi munkaidő előzetesen nincs munkanapokra beosztva, a heti, havi vagy esetleg az évi munkaidőkereten felül végzett munka minősül túlmunkának.

A fentiek értelmében tehát a MÁV-nál az állandó nappalos beosztású dolgozóknál a napi munkaidőn felül végzett munka, a forduló, valamint az utazószolgálatot ellátó dolgozóknál pedig a havi munkaidőkereten túl végzett munka minősül túlmunkának.

A dolgozóra a rendes munkaidőt meghaladó munka nagyobb terhet ró, *ezért a túlmunkát nem lehet korlátlanul elrendelni.* Az Mt. 39. § (1) bekezdése értelmében a túlmunka elrendelésének feltételeit, korlátait és módját a kollektív szerződésben kell szabályozni. Az ezzel kapcsolatos rendelkezéseket a *MÁV Kollektív Szerződés* 28. és 29. §-a tartalmazza.

Felmerül a kérdés: *ki és milyen esetben rendelhet el túlmunkát?* Erre a kérdésre a választ a MÁV Kollektív Szerződés (1) bekezdése adja meg. *E szerint túlmunkát a szolgálati főnök, a dolgozó közvetlen felettese (részlegvezető, művezető stb.) vagy kivételesen a szolgálati főnök által megbízott dolgozó is elrendelhet.*

A túlmunka elrendelése nincs a szakszervezet egyetértéséhez, illetőleg hozzájárulásához kötve. A túlmunka szükségességének elbírálása vezetői feladat.

A kollektív szerződés hivatkozott szakasza rögzíti, hogy túlmunka akkor rendelhető el, ha az üzemmenet zavartalan fenntartása, illetőleg a szolgálati feladatok zavartalan ellátása a rendes munkaidőn belül nem oldható meg. *Általános szabály, hogy az elrendeléssel egyidejűleg túlóra-bizonylatot kell kiállítani, ez alól azonban vannak sajátos kivételek.* Ilyen például, amikor üzemviteli zavar elhárítása érdekében kell túlmunkát elrendelni.

Lényeges előírás — amely ugyancsak a vasúti szolgálat jellegéből adódik —, hogy a havi munkaidőkeretben foglalkoztatott forduló- és utazószolgálatot végző dolgozók esetében *túlmunka-elrendelésnek minősül a megállapított havi munkaidőkeretet meghaladó munkabeosztás, illetve vezénylés.* Az ilyen dolgozók részére sem kell túlórabizonylatot kiállítani.

A túlmunka korlátozásával a MÁV Kollektív Szerződés 29. §-a foglalkozik. *Előírás, hogy egy-egy dolgozónál egy naptári év alatt 96 óra túlmunka rendelhető el,* tehát átlagosan 8 óra túlmunka eshet egy hónapra. Meg kell jegyezni, hogy az említett keret egyenlőtlenül is felhasználható, egy-egy dolgozónak elrendelhető több túlmunka, ilyet esetben sem haladhatja meg azonban egy hónapban a 24 órát. Néhány kulcsfontosságú munkakörben a kollektív szerződés lehetőséget adott arra, hogy a túlmunka — ha erre szolgálati szempontból szükség van — *évenként 600 óráig is terjedhet.* E keret felhasználásának a módját havonkénti bontásban, a szolgálati feladatokhoz igazodva, helyi függelékben kell szabályozni.

Szükség szerint is elrendelhető

Fontos tudni, hogy az Mt. V. 43. § (3) bekezdése értelmében *a túlmunka nem esik korlátozás alá, ha arra baleset vagy elemi csapás megelőzése, illetőleg elhárítása érdekében kerül sor.* Sajátos szabály ehhez kapcsolódóan a kollektív szerződés 29. § (3) bekezdésének azon rendelkezése, hogy téli, zord időjárás esetén a forgalom fenntartása céljából a pályafenntartási és építési, a távközlési és biztosítóberendezési szolgálat fizikai dolgozóinak és közvetlen termelésirányítóinak a forgalom zavartalan biztosítása céljából *szükség szerint rendelhető el túlmunka.* E lehetőség biztosítását a vasúti forgalom fenntartásához fűződő népgazdasági érdek indokolja.

A túlmunka elrendelésénél minden esetben figyelemmel kell lenni az Mt. 38. § (1) bekezdésére, amely előírja: *túlmunkát csak olyan mértékben szabad elrendelni, hogy a dolgozó egészségét és testi épségét ne veszélyeztesse, illetőleg személyi és családi körülményeire tekintettel aránytalan terhet ne jelentsen.* A fiatalkorú dolgozók testi fejlődésére való tekintettel előírás, hogy a 16 éven aluli fiatalkorú túlmunkára nem kötelezhető. A dolgozó nő terhessége negyedik hónapjától kezdődően gyermeke hathónapos koráig egyáltalán nem, kisgyermeke egyéves koráig csak beleegyezésével kötelezhető túlmunkára. Csak kivételesen kötelezhető túlmunkára a 6 évesnél fiatalabb gyermekét gondozó anya. A továbbtanuló dolgozó érdekét védi az a szabály, amely előírja, hogy a továbbtanuló dolgozó nem kötelezhető olyan mértékben túlmunkára, amely a kötelező foglalkozásra és a vizsgákra való felkészülésben akadályozná.

A túlmunkáért pénzbeni díjazást kell fizetni a fizikai dolgozóknak, a művezetőknek, a pályamestereknek és a házi nyomdák dolgozóinak (MÁV Kollektív Szerződés [30. § (1) bek.] E dolgozók is kérhetik, hogy a pénzbeni díjazás helyett szabad idővel váltsák meg túlmunkájukat. Figyelembe véve, hogy a pénzbeni díjazásra jogosultak túlmunkájáért szabad idő kiadását a munkáltató nem rendelheti el.

Az előbbiekben nem említett összes többi dolgozó a *túlmunkáért azonos tartalmú szabad időre jogosult, melyet a munkaidő terhére kell kiadni.* Ha a szabad idő szolgálati okból nem adható ki, a szolgálati főnök elrendelheti a túlmunka pénzben történő megváltását. Vannak azonban dolgozók — általában vezető beosztásúak —, akik az esetleges túlmunkájukért sem pénzbeni, sem szabadidő-megváltásra nem jogosultak túlfoglalkoztatásuk más módon kerül elismerésre), e munkaköröket a MÁV Kollektív Szerződés 30. § (3) bek tételesen felsorolja.

A túlórapótlék mértéke

Túlmunkavégzés esetén, a fokozott igénybevételre való tekintettel, *a dolgozót rendes munkabérén felül pótlék illeti meg.* A nappalos beosztású dogozót, akiknél a munkaidő munkanapokra van beosztva, az ugyanazon a napon teljesített túlmunka első két órájára 25, a további 2 órára 50, az ezt meghaladó időtartamra pedig 100 százalék pótlék illeti meg 17/1979. (XII. 1.) MüM. sz. rendelet 29. § (2) bek. Az utazó, valamint a fordulószolgálatot ellátó dolgozó túlmunkájának díjazását a 3/1981. (II. 23.) KPM. sz. rendelettel módosított 7/1980. (III. 20.) KPM sz. rendelet 7/A. § tartalmazza. Ennek értelmében az utazó dolgozót a havi kötelező munkaidőn felül teljesített túlórákra 25 százalékos túlórapótlék illeti meg. A havi munkaidő keretben foglalkoztatott fordulószolgálatot végző dolgozókat a túlmunkáért havi 20 túlóráig 25, havi 20 túlórán felül az összes további túlórákra 50 százalékos túlórapótlék illeti meg.

A készenlét elrendelésének módjával és díjazásával kapcsolatos kérdéseket a MÁV Kollektív Szerződés 31. §-a tartalmazza. Először nézzük meg: *mit értünk készenlét alatt?*

A készenlét az az időtartam, amely alatt a dolgozó a rendes munkaidején felül meghatározott ideig és helyen munkavégzésre készen állni köteles. A jogszabály a készenlétnek két fő esetét különbözteti meg. Ezek a következők: *munkahelyi készenlét és lakáson töltött készenlét.*

A készenlét a dolgozónak — a túlmunkához hasonlóan — rendes munkaidején túli kötelezettséget jelent.

Készenléti szolgálatot az üzemvitel zavartalan biztosítása érdekében szükséges tartani. A kollektív szerződés értelmében *munkahelyi készenléti szolgálat fizikai dolgozóknak és az ő munkájukat közvetlenül irányító termelésirányítói beosztásban levő dolgozóknak rendelhető el.* Vasúti igazgatósági függelékben e kört a kollektív szerződéstől kapott felhatalmazás alapján, indokolt esetben bővíteni lehet.

Egy-egy dolgozó részére egy naptári évben 600 óra munkahelyi készenléti szolgálat rendelhető el. 1000 óra készenléti szolgálat rendelhető el a villamos vonalfőnökség fizikai és közvetlen termelésirányító dolgozóinak, valamint a 125 tonnás daruk kezelőszemélyzete részére.

Fontos előírás, hogy téli zord időjárás esetén nincs korlátozva a készenléti szolgálat elrendelése ugyanazon dolgozók részére, akiket a túlmunkáról szóló résznél már ezzel kapcsolatban felsoroltunk.

Lakáson töltött készenléti szolgálat üzembiztonsági, illetőleg munkavédelmi munkakört betöltő dolgozóknak rendelhető el (igazgatósági függelék indokolt esetben más dolgozók részére is kiterjesztheti).

A munkahelyi készenléti szolgálatért a dolgozót, 50 lakáson töltött készenléti szolgálatért 15 százalékos díjazás illeti meg, melyet a havi alapbér alapul vételével kell számítani.

Ügyeleti szolgálat

Az ügyeleti szolgálat a készenléttől abban különbözik, hogy tartama alatt kisebb, illetőleg rövid időtartamú munka felmerül. Ügyeleti szolgálat a MÁV Kollektív Szerződés 33. §-a értelmében *ügyintéző és ennél magasabb beosztású dolgozók részére rendelhető el.* Ügyeleti szolgálat elrendelését is az üzemvitel zavartalan fenntartása, illetőleg biztosítása indokolja. Előírás, hogy egy-egy dolgozó részére egy naptári évben maximum 600 óra ügyeleti szolgálat rendelhető el.

Figyelembe véve, hogy ügyeleti szolgálat alatt kisebb munka is felmerül, ezért a MÁV Kollektív Szerződés 33. § (3) bekezdése értelmében ügyeleti szolgálatért közvetlenül letelte után, az első munkanapon azonos tartalmú szabad időt kell adni. Tekintettel kell lenni arra, hogy ha az ügyeleti szolgálat tartama hosszabb, a dolgozó egynapi munkaidejénél, akkor a szabad időt több munkanapon folytatólagosan kell kiadni. A kollektív szerződés arra az esetre, ha szolgálati okból a szabad időt nem tudják kiadni lehetővé teszi, hogy az ügyeleti szolgálatot pénzbeni díjazással váltsák meg. Ilyen esetre az ügyeleti szolgálatért óránként 15 forint pénzbeni díjazás fizetését rendeli.

Dr. Garabon Sándor

(Folytatjuk.)

Új szociális létesítményt avattak Kecskeméten



Az új szociális létesítmény
(Monori Csaba felvétele)

(Folytatás az 1. oldalról)

szemben 71,5 millió forintot költöttek. Ennek során készült el többek között Szentesen a vontatási dolgozók, *Kiskunfélegyházán, Makón;* és most *Kecskeméten* a csomópont új szociális létesítménye, amely hosszú távon is kielégíti az igényeket. Az UNIVÁZ szerkezetű elemekből épült négyszintes épület földszintjén két fizikoterápiával és laboratóriummal ellátott üzemorvosi rendelő, valamint korszerű fogászati szakrendelő található. Az első és második emeleten 500 személyes fekete-fehér öltözőt és mosdót, az utazó szolgálatot végző dolgozók részére melegítő konyhát, étkező és tartózkodó helyiségeket, a harmadik emeleten 48 személy részére kényelmes kétágyas pihenőszobákat alakítottak ki. A szociális épületet az üzemfőnökség dolgozói nevében *Petrák Mihály* üzemfőnök vette át.

Az épület megtekintése közben *dr. Lugosi József* megnyitotta az igazgatóság dolgozóinak szabadidő-kiállítását. A korábbi, hasonló témájú kiállításokról idehozott mintegy 300 tárgy, valamint *Álom a vasútról* című gyermekrajz-kiállítás 40 képe nagy sikert aratott. Már az első napon több százan tekintették meg

Az ünnepség a BÁCSÉP munkásszállójának dísztermében folytatódott, ahol *Lovász Lázár* vasútigazgató mondott ünnepi beszédet. Köszöntőjében utalt a magyar vasút múltjára, fejlődésére. Az igazgatóság gazdasági munkájáról szólva elmondotta, hogy az első félévben áruszállítási tervüket 104, a személyszállítási bevételi tervüket pedig 108 százalékra teljesítették.

Bács-Kiskun megye vezetői nevében *Tohai László*, a megyei tanács elnökhelyettese köszöntötte a vasutasokat.

G. J.

A vasutas rokkantak javára

(Folytatás az 1. oldalról)

döntenek majd a vasútegészségügy és a szakszervezet vezetői arról, hogy ez az anyagi segítség miképpen szolgálhatná legjobban az utókezelő osztály betegeinek érdekeit. *Annyi már bizonyos, hogy modernebb felszerelési tárgyakat vásárolunk, amelyek az ápolószemélyzet munkáját könnyítik és a rokkantak rehabilitációját segítik.* Elképzelhetőnek tartom — folytatta a főorvos — egy művégtagjavító részleg megnyitását is, amelynek funkciója nemcsak a javítás lenne, hanem műszerészképzés is. A betegek bekapcsolódnának ebbe a munkába, *és ha valaki megkedveli, mi segítenénk szakemberré képzését.* Ezzel nagy lépést tehetnénk előre a foglalkozási rehabilitáció terén is. A távolabbi terv lehet még az osztály nagyobbítása, bővítése. Mindezt azonban csak egy későbbi időpontban — a rendelkezésünkre álló pénz ismeretében — tudjuk kidolgozni.

Tartós szabadságon

Nagy Béla műszaki ellenőr, a debreceni járműjavító kocsiátvevője ez év július 4-én nyugdíjba vonult. Béla bácsi azonban berzenkedik a „nyugdíjas" szó ellen, s azt mondja: *akinek már a nagyapja is a vasúton ette a kenyerét és az összes pereputtya itt szolgál, azt a nyugdíjba menetel sem tudja elszakítani a pályától.* Ő csak tartós szabadságon van.

Most végre — gondolná az ember — korlátlanul élni lehetne a vasút adta utazási kedvezményekkel, de Béla bácsi reggelenként motorkerékpárjára ül, s a várostól hat kilométerre levő pihenőkertjébe karikázik.

A gyümölcsfáiban gyönyörködik, amikor ránvitom a kertkaput. Büszkén körülhordoz a szépen gondozott kis birodalmán, de amikor beszélgetni kezdünk a víkendház tágas verandáján, a szomszéd fiatalember jelentkezik:

— *Béla bácsi, kedves, ne tessék már haragudni, hogy zavarom, de nincs vizünk. Valami baj van a szivattyúmotorral.*

— Miért haragudnék, fiam? — mosolyog az ősz hajú lakatos — hiszen azt a kedves vendégem is megérti, hogy víz nélkül nincs élet. Tehát itt hagyjuk egy kis időre, amíg az a szivattyú meg nem embereli magát.

— Így van ez naponta jó néhányszor — magyarázza medvejárású férje után intve a feleség, aki már szintén nyugdíjas, s mint volt vezető óvónő legalább olyan szerelmese hivatásának, mint férje a vasútnak.

Sorolja aztán, hogy Puliszka így, Puliszka úgy ...

— Miért hívja a férjét Puliszkának?

— Hát mert — mosolyog —, olyan ez az ember, mint a fazékban rotyogó kukoricakása. Most sem tud nyugodtan üldögélni. De ha kiügyködte magát, már olyan jó, mint az édes tejjel megöntött puliszka.

Nagy Béla közben „kiügyködte" magát a szomszédban. A szivattyú működik, folytatódhat a beszélgetés.

— No, de miről — teszi fel önmagának a kérdést —, *hiszen az nem nagy esemény, hogy valaki elmegy a munkahelyéről tartós szabadságra.* Az én életem is olyan volt, mint ezer meg ezer más vasutas műszakié. Negyvennégy évvel ezelőtt tanultam a lakatos szakmát, aztán tanfolyamok, vizsgák és a különböző munkafokozatok után egyszer csak oda kellett állnom egy kijavított vasúti kocsi elé, s úgy átvenni, hogy az a megadott határidőn belül meghibásodás nélkül fusson a hazai és a külföldi pályákon.

— Ez nagyon felelősségteljes beosztás volt, és gondolom, hogy a javító szakemberek, akiktől át kellett venni a kocsit, nem szívelték a kifogásait.

— Szívelték, nem szívelték a munkát precízen el kellett végezni. Volt úgy, hogy egyikmásik ifjú szerelőnk azzal érvelt, hogy a kifogásolt munkát nem lehet jobban elvégezni. *Akkor szerszámot vettem a kezembe és bebizonyítottam, hogy lehet,* csak akarni és érteni kell hozzá. Így aztán nálam nem volt mellébeszélés. Különben a legtöbb szakmunkásban tudatos az a felelősség, mit jelent az általuk kijavított vasúti kocsikban utasokat, sokmilliós értékű árut biztonságosan szállítani.

— Jó munkájáért különféle kitüntetéseket kapott.

— Ami a munkám anyagierkölcsi megbecsülését illeti, nem panaszkodhatom. Az idei vasutasnapon is újból megkaptam a Kiváló Dolgozó kitüntetést. Most, hogy tartós szabadságra mentem, a műszaktól a vezérigazgatóságig mindenütt voltak kollégák, barátok, akik meleg szívvel búcsúztattak. Jólesett, bár mosolyogtam a végén, hiszen nincs hét, hogy be ne menjek a járműjavítóba. Most is pontosan tudom, mi a helyzet a kocsik átvételénél. No meg egyáltalán. Amint tapasztalta, itt a kertben is megtalálnak, hiszen minden második telektulajdonos vasutas ...

Dávid József



Nagy Béla gyümölcsfái között

KASZALA SÁNDOR RIPORTSOROZATA

A kéklő óceán földjén

Kommunisták között, illegálisan (2.)

Az autóbuszvezetőnk göndör hajú, markáns arcú, kedélyes férfi. Portugáliai barangolásunk biztos kezű, nyugodt „pilótája". A panoráma ablakú jármű könnyedén suhan velünk a szikrázó napsütésben. Kisvárosok, halászfaluk sora marad mögöttünk. Néha megállunk egy-egy órára valamelyik helység nevezetességeinek megtekintésére, azután a keskeny utcákon, sikátorokban fordulunk, manőverezünk tovább, lelkes tapssal honorálva sofőrünk ügyességét. Most is bravúros vezetési technika tanúi lehetünk. Lisszabon közelében, *a 6400 lakosú Fátima helységben járunk, amely egy domháton fekszik, két és fél kilométerre a híres zarándokhelytől.*

Romantikus világ

Az idegenforgalmi látványosságairól híres Fátima szűk sikátoraiban egy romantikus világ regényes varázsát csodálhatja a turista. Pici kocsmák, boltok sorakoznak az utcákon, a házak karnyújtásnyira vannak egymással szemben. A nyitott ajtókon, ablakokon át a járókelő bepillanthat a családok életébe, beszippanthatja ételeik szagát, hallhatja lakóik társalgását, élvezheti szívszorító atmoszféráját. *A prostituáltak és a bűnözők melegágya ez a város.* Kockakövein esténként lidérces árnyak suhannak, a kopott ajtókban, a nyirkos kapualjak hűvösében fiatal lányok kelletik magukat. A jó üzlet reményében bolyonganak a sárga fényű, áporodott szagú kocsmákban, a kis tereken kinyújtott kézzel gyerekek rohamozzák meg az ámuló turistákat, egy-két eskudóért, vagy édességért.

A városka nevét 1917-ben kapta fel a keresztény világ, amikor egy közeli dombon három fiatal pásztor — *Lucia de Jesus, Francisko* és *Jacinta Marto* jelenést látott. A tündöklő fényben úszó égbolton, tölgyfaággal a kezében megjelent a Szűz. A békéről beszélt, amely a világháború borzalmai után újra elhozza a szeretetet a földre. Közölte, hogy október 13-ig, minden hónap e napján újra eljön, az utolsó alkalommal pedig mindenkinek megmutatkozik. Október említett napján hetvenezer ember várta a jelenést. 1920-ban, e történet emlékére kis kápolnát emeltek, ahová elhelyezték a Szűz szobrát. 1930 óta, májusban és októberben sok zarándok érkezik ide. A *„szent hely"* körül kocsmák és szállók sokasága képviseli a földi üzleti világot. *A valóság groteszk fintora, hogy a Szűz megjelenéséről híres város utcáin — ahol 1967-ben VI. Pál pápa is járt — a forró vérű, barna testű lányok árulják magukat.* Az ablakokon kiszűrődő, pattogó ritmusú, jellegzetes zene emlékeztet arra, hogy ez is Portugália, a romantika és a szigorú valóság színes szőttese.

Portugál valóság

A portugáliai valóságot, a társadalmi hátteret a lisszaboni *Intersindical* székházában rajzolja elénk lenyűgöző egyszerűséggel a szervezet titkára, akinek akkori derűlátó jövendöléseit sajnos, megtépázták napjaink nyugtalan világpolitikai forgószelei.

1974. április 25-e emlékezetes dátum az ország történelmében. *Spinola tábornok, volt guineai kormányzó vezetésével katonai államcsíny zajlott le,* amely véget vetett a diktatúrának és demokratikus berendezkedést ígért. Az első kormányban az ismét szabadon működő pártok képviselői kaptak helyet, köztük a kommunista párt két vezetője is. Azóta, sajnos kedvezőtlen változások történtek, és fennállnak a gazdasági és politikai zsákutcák. Sok év kell még az elmaradottság felszámolásához, nem tudni, mi lesz Portugália sorsa.

1974-ben, negyvennyolc évi fasiszta elnyomás után új élet kezdődött. Négy év alatt a dolgozók meghatározott szerepet játszottak az ország életében. A demokratikus átalakulásért vívott harcot viszont a környező imperialista országok akadályozták. A szakszervezeti mozgalom három célt tűzött maga elé: *a gyarmatok megszüntetését, a konszolidáció és az új rezsim megvédését, valamint olyan gazdasági feltételek megteremtését, amely jobb életet biztosít.*



Munkáslakások madártávlatból
(A szerző felvétele)

Az eltelt négy év alatt sikerült elfogadtatni az agrárreformot, a munkásellenőrzést, az államosítás szükségességét. A kezdeti gyors előrehaladás azonban az ellenséges erők szervezkedése miatt lelassult — és napjainkban, mindenki tudja, szinte teljesen megállt. Ilyen körülmények között *az előrehaladásért síkraszállni és a kommunizmus eszméit hirdetni hősi tett.* Hiába vannak alkotmányba foglalva a nemes célok, sokaknak nem érdeke, hogy azok megvalósuljanak. A kormány programja ellenére — amely munkásosztályellenes — két évvel ezelőtt a munkások vásárlóereje 19 százalékkal emelkedett. Az ország adóssága tetemes. A hitelkamat emelkedik, amely súlyos következményeket jelent a kicsi és közepes vállalatoknak. *A lakosság tizenöt százaléka munkanélküli.* Az ország dolgozóinak száma 7,5 millió. Ebből 1,8 millió az intersindical tagja. A szervezettség 82 százalékos. 350 ezer munkás önálló szakszervezethez tartozik.

Munkások között

Ebben a politikai légkörben kommunistának lenni nem éppen veszélytelen dolog. Este tíz órakor a csoport vezetői és portugál kísérőink megteremtik a lehetőségét annak, hogy kommunista munkásokkal találkozzunk, illegális körülmények között. Személygépkocsival visznek egy négyemeletes házba, ahol húsz elkötelezett szakszervezeti aktivista, kommunista vár bennünket. Közülük ketten Magyarországon jártak szakszervezeti tanfolyamra. Közöttük van *Jose Terchera Fernandes* kamionszerelő is, aki a kopott, szürke szoba ajtajában fogad bennünket.

— *Mi, kommunisták kevesen vagyunk, de erősek* — mondja határozottan, és budapesti élményeiről beszél. Tolmácsunk a torokfájást is vállalva fordít, érzi, hogy nem mindennapi esemény részese lehet. A barna asztalokon néhány üveg portói bor és konyak, a jelenlévők a magyar barátok tiszteletére vásárolták.

— *Ez illegális összejövetel, a hatóságok nem kedvelik az ilyesmit* — szabadkozik valaki, és leengedik az ablakok redőnyeit. Háborús konfliktusokra emlékeztető a helyszín, a légkör azonban nagyon barátságos és megható. Az emberi jogokról, egy jobb és igazságosabb életformáról folyik a társalgás. Ki oroszul, ki franciául, ki pedig olaszul fejezi ki az internacionalizmus, a nemzetközi munkásmozgalom kohéziós erejét, egy igazságosabb társadalomba vetett hitét.

Baráti légkörben

Néhány kedves asszony mozgalmi dalokra tanít, portugál nyelven. A hangulat egyre barátibb, felszabadultabb. A kis szobában, egymást átölelve énekelünk, hiszen a zene, a ritmus áthidalja a nyelvi akadályokat is. Mielőtt az Internacionálé szövegét próbálnánk, valaki felhúzza a redőnyt és kinyitja az ablakot. Az utca sötét és csöndes. A szobában megilletődve állunk, két távoli nép egyet akaró maroknyi csapata. Nincs rendőr, besúgó. Elhúzzák a függönyt, eloltják a villanyt és felharsannak az Internacionálé közismert, lelkesítő sorai:

— *Fel, fel, ti rabjai a földnek / Fel, fel, te éhes proletár. / A győzelem napjai jönnek, rabságodnak vége már . . .*

(Folytatjuk)

REGGELTŐL KÉSŐ ESTIG

Nonstop műsor Ferencvárosban

A 31. vasutasnap budapesti rendezvénysorozatának az idén is kiemelkedő eseménye volt a Ferencvárosi Vasutas Dolgozók Művelődési Házában, és a Ferencvárosi Vasutas Sportkör pályáin július 12-én rendezett egésznapos kulturális és sportprogram.

A nonstop műsort délelőtt 9-kor a dunakeszi vasutas fúvószenekar koncertje nyitotta meg, ezzel egy időben hőlégballon-bemutató volt a művelődési ház előtti sportpályán. A vállalkozó kedvű vendégek fel is szállhattak vele. Az ünnekség délelőtt 10 órakor kezdődött, ennek keretében történt a kitüntetések átadása is. 11 órakor indult a gyermekvonat, amely — mint mindig — nagy népszerűségnek örvendett az apró utasok körében. Ekkor kezdődtek a különféle sportversenyek is: a fòci az asztalitenisz, a sakk, az MHSZ-lövészet.

Délben *dr. Balázs Ákos*, a Vasutasok Szakszervezete kulturális, agitációs, propaganda- és sportosztályának vezetője adta át a II. Országos vasutas fotópályázat díjait. A vasutas témában I. díjat *Péterfalvi Géza* (Szekszárd), a II. díjat *Karner Károly* (Sopron), a III. díjat *Nagy József* (Szeged) kapta. Az általános téma I. díjasa *Kovács Jenő* (Székesfehérvár), II. helyezettje *Szabó Bakos András* (Székesfehérvár) és *Fényiné Nagy Piroska* (Debrecen), a III. helyezést pedig *Varga Imre* (Debrecen) kapta meg. A fotópályázatra 263 képet küldtek be a vasutas fotósok.

A kiállítás megnyitásával egy időben folytak a gyermekek ügyességi versenyei és az aszfaltrajzverseny. Fél kettőkor kezdődött az ünnepi gyermekműsor *Rodolfó, Csipi* és *Csupi* bohócok, *Paprika Jancsi* bábszínháza és *Levente Péter* közreműködésével. Háromkor hirdették ki a sportverseny eredménnyeit. Délután *Kabos László, Váradi Hédi, Angyal János, Boros Jolán, Zana József, Zentai Anna* és sokan mások szórakoztatták a felnőtt közönséget. Este, hattól kilencig pedig a *Wastaps együttes* „húzta a talpalávalót" azoknak, akiket nem fárasztott el az egésznapos program és akiket nem csigázott el a hőség sem.



Dr. Balázs Ákos menyitja a fotókiállítást



A ferencvárosi körutazásra zsúfolásig megtelt a motorvonat



Ételről és italról is gondoskodtak a rendezők
(Óvári Árpád felvételei)

Nyitott ablak a világra

Színes, újszerű kiállítás a Vasúti Főosztályon

A 31. vasutasnap ünnepségei keretében, július 8-án, *„Nyitott ablak a világra"* címmel rendkívül érdekes és figyelemre méltó kiállítás nyílt a vasúti főosztályon.

A kiállítás megnyitóján megjelent *dr. Móró István*, a VI. kerületi pártbizottság első titkára, *Szücs Zoltán*, a MÁV vezérigazgatója, *Tolnai Ildikó*, a Vasutasok Szakszervezetének titkára, *Nagy Károly*, a vasúti főosztály MSZMP-bizottságának titkára.

Dr. Pethes Imre szakosztályvezető-helyettes, az Eszperantó Világbéke Mozgalom elnökének bevezető szavai után *Tóth Jánosné*, a MÁV Központi Hivatalok és Intézmények szakszervezeti bizottságának titkára mondott megnyitó beszédet.

— A soknyelvűség az emberiség történelmi és társadalmi fejlődésének objektív következménye és régóta nehezíti a hatékony emberi kapcsolatok kialakítását — mondotta —. A politikai, társadalmi, gazdasági, kulturális és más szervezetek által teremtett kapcsolatok az egyes országok, népek életét mind jobban nemzetközivé teszik, de a közvetlen gondolatcserét majd csak egy egyezményes nemzetközi nyelv oldhatja meg. *Van ilyen nyelv, az eszperantó,* mely több mint kilenc évtizedes létével már bebizonyította életképességét.

Ezután utalt a munkásmozgalom, főleg a szakszervezetek és az eszperantó szervek hagyományos kapcsolatára. Hangsúlyozta, hogy az eszperantó irodalomban *ma már több mint 150-féle szakmai szótár, közöttük természetesen vasúti szótárak is* — segítik a nyelv gyakorlati alkalmazását.



Az eszperantó kiállítást sokan megtekintették a vasúti főosztály dolgozói közül

(Laczkó Ildikó felvétele)

A kiállítás rendezői a vasutas eszperantó szakosztály és *Fajszi Károly* értékes magángyűjteményének gazdag anyagából kiállított plakátok, könyvek, brosúrák, különböző fényképek stb. bemutatásával, ritka eredeti dokumentumok kiállításával a munkásmozgalom és az eszperantó kapcsolatára is rá kívánták irányítani a látogatók figyelmét. A 40 tablón mintegy 30 ország, köztük Japán, NSZK, Olaszország, Norvégia vasúti kiadványai, prospektusai az eszperantó felvilágosító szöveget is tartalmazó hivatalos vasúti menetrendek egész sora, személy- és poggyászfuvarozási nemzetközi vasúti egyezmények, díjszabások igazolják a sokoldalú és részben a szakirányú felhasználás lehetőségeit.

A külföldi és hazai eszperantó szervek időszaki kiadványai és az eredeti, valamint a különböző nyelvekből fordított könyvek gazdagsága sokak számára meglepő volt.

Jól sikerült fényképnagyítások emlékeztetnek az 1962-ben Budapesten rendezett nemzetközi vasutas eszperantó kongresszus sikerére, melyen annak idején a szocialista, illetve nyugati országokból 500—500 vasutas eszperantista vett részt.

Polónia Kupa labdarúgótorna

A Polónia nemzetközi vasutas labdarúgókupát az idén negyedik alkalommal rendezték meg.

A kupaküzdelmekben részt vevő csapatok tagjait a Polónia nemzetközi expresszvonat útvonalán fekvő határállomások lengyel, csehszlovák és magyar vasutas fiataljai alkotják.

Az idei játékokat június 17-én *Filakovo* CSD állomáson, és június 18-án *Somoskőújfalu* állomáson rendezték. A hat mérkőzésből álló sorozat három mérkőzésére Filakovón, három mérkőzésre pedig Somoskőújfalun került sor. *A kupa ez évi győztese a CSD vasút Petrovice a Karviné csapata lett.* Somoskőújfalu csapata a második helyen végzett, míg a harmadik helyezett a CSD Filakovo csapata lett.

A sportszerű, baráti légkörben lezajlott mérkőzések után a kupát és a helyi sportkör által felajánlott különdíjat Miskolci Sándor, a miskolci vasútigazgatóság helyettes vezetője adta át a CSD vasút petrovicei csapatának. A lengyel vasút zebrzydowicei csapatát sportszerűségi díjjal jutalmazták. Ezen kívül díjat kapott még a legjobb csatár, a legjobb védő és a legjobb kapus is.

Vándor Kupa-lövészverseny

A *„Szocialista brigádok vasutasnapi vándorkupája”* lövészverseny megrendezésére — immár harmadik alkalommal — került sor, a miskolci igazgatóság székházában dolgozó 27 szocialista brigád részvételével. Az igazgatóság szakszervezeti bizottsága és MHSZ Honvédelmi Kupája 1979-ben alapított vándorkupáját harmadszor — és a kiírásnak megfelelően véglegesen — a biztosítóberendezési és automatizálási osztály *„Puskás Tivadar”* szocialista brigádja nyerte el. A szocialista brigádot *Daragó Károlyné, Kismartoni Zoltán, Farkas János* és *Trencsánszky Géza* képviselték. Második helyezett az építési és pályafenntartási osztály *„Lenin”*, harmadik a személyzeti és oktatási osztály *„Harcos”* szocialista brigádja.

Egyéniben első *Dobrosi István*, 2. *Kismartoni Zoltán*, 3. *Farkas János* lett.

Szombathelyen rendezték

a munkahelyi olimpia területi döntőjét

A vasutasnap tiszteletére, július 4-én rendezték meg Szombathelyen a *munkahelyi olimpia* területi döntőjét. A labdajátékoknak a vasi megyeszékhely szabadidő-parkja, a többi eseménynek a vasutasok Haladás Művelődési Háza adott otthont. A versenyeken Nyugat-Dunántúl tíz legnagyobb szolgálati helyének dolgozói vettek részt, meghívásos alapon.

Eredmények. Tekecsapat: 1. Járműjavító (Szombathely) 866, 2. TBÉF (Szombathely) 826, 3. Vont. főn. (Sopron) 773 fa. Egyéni: 1. *Bakó László* (TBÉF) 170. 2. *Horváth József* (Járműjavító) 165. 3. *Horváth György* (Járműjavító) 151.

Asztalitenisz-csapat: Nők. 1. Járműjavító (Szombathely), 2. Területi egészségügyi központ (Szombathely), 3. Körzeti üzemfőnökség (Szombathely). Egyéni: 1. *Bodorkós Istvánné*. 2. *Buczugi Mária*. 3. *Móricz Anna* (mindhárom a járműjavító dolgozója). Csapat: férfiak 1. Járműjavító (Szombathely), 2. BFF (Szombathely, 3. Körzeti üzemfőnökség (Celldömölk). Egyéni: 1. *Tihanyi Dezső* (BFF). 2. *Somogyi Miklós* (Celldömölk). 3. *Péceli László* (Járműjavító).

Sakk. 1. Járműjavító, 2. Körzeti üzemfőnökség, Tapolca. 3. MÁV Igazgatóság.

Kispályás labdarúgás: 1. Járműjavító. 2. Körzeti üzemfőnökség (Tapolca). 3. MÁV Igazgatóság. 4. Vontatási főnökség (Sopron).

Női kosárlabda: 1. Járműjavító. 2. Körzeti üzemfőnökség (Szombathely).

Öreg fiúk teniszversenye

Kilencedik alkalommal rendezte meg a hagyományos öreg fiúk vasutasnapi nemzetközi teniszversenyét a Vasutasok Szakszervezete. Az eesményen három kategóriában, huszonnégy sportegyesület képviseletében, hatvanhárom páros szerepelt. (A versenykiírás értelmében a viadalon csak páros mérkőzésekre került sor.)

Hivatalosan ugyan a hárommapos találkozót a teniszsport idősebb hívei számára rendezték, a látottak ennek ellenkezőjét tükrözték. Mozgalmas, lendületes mérkőzésen dőlt el az érmek sorsa, látványos labdamenetek után születtek a poénok...

Amint arról *Hopp Béla*, a vasutas teniszezők szakosztályvezetője beszámolt, eddig még sosem kísérte ekkora érdeklődés a viadalt, mint most. Még Csehszlovákiából és az NDK-ból is érkeztek versenyzők... Ami pedig a háziakat illeti, olyan illusztris egyéniségek is pályára léptek, mint például *dr. Ábrahám Kálmán* építés- és városfejlesztési miniszter, *Fock Jenő*, az MSZMP KB tagja, *Uszta Gyula*, a Partizánszövetség főtitkára és még több neves személyiség.

A verseny végeredménye. A-kategória (45—54 év közöttiek): 1. dr. Prichraony Tamás, Kun György (Vasas); 2. Bánsági, Mittelmayer (BVSC); 3. dr. Ábrahám, Birkás (BVSC) és Jenőffy, Klokla (BTSH).

B-kategória (55—60 év közöttiek): 1. Lénárt László, Lénárt Kálmán (Építők SC); 2. Bánsági, Előd (OSC, Külker SC); 3. Fock, Katona (Ú. Dózsa) és dr. Nemcsik, dr. Szeley (OSC).

C-kategória (60 év fölöttiek): 1. Pethő Béla, Hont György (OTSH); 2. Esztergályos, Polgár (Kinizsi Husos); 3. Erőss, dr Nemes (Pénzügyőr) és Murin, dr. Pataki (OSC).

Összevont vigaszdíj: 1. dr. Hidasi Gyula, Seprus Zoltán (OTSH); 2. Sáfrán, Bezák (Bányász); 3. Mátravölgyi Tóth L. (Kinizsi Husos) és Dajka, dr. Feszl (Lenin MGTSZ).

Kettős ünnep a MÁV Gépjavítóban

A 31. vasutasnap alkalmából július 10-én kettős ünnepséget tartottak a MÁV Gépjavító Üzemben.

A nagygép II. műhelycsarnokban rendezett ünnepséget *Plestyák István*, a szakszervezeti bizottság titkára nyitotta meg. Az alkalomhoz illően kicsinosított, tágas műhelyben az emelvényen és a meghívott nyugdíjasoknak fenntartott széksorokon, azok az idős emberek is helyet foglaltak, akik részesei voltak az üzem születésének, majd fejlődésének.

A szakszervezeti bizottság titkárának megnyitója után *Poór József* igazgató ismertette az üzem fél évszázados történetét. Ezután Kummer István, a 6. szakosztály vezetője köszöntötte a jubiláló üzemet. Méltatta az elért eredményeket, majd a fiatalabb generáció felelősségéről beszélt.

A beszédek elhangzása után került sor a kitüntetések átadására. A MÁV vezérigazgatója és a Vasutasok Szakszervezete elnökségének „Elismerő Oklevelét” *Kummer István* és *Töllyné Pogács Rózsa*, az Építési Főnökségek szb-titkára nyújtotta át az üzem igazgatójának. Utána az üzem dolgozói közül több mint százan vették át a jól végzett munka jutalmát.

Asztalos Lajos

AZ MVSC SPORTPÁLYÁN

Vasutas juliális Miskolcon

Miskolcon július 11-én, a Tiszai pályaudvaron, az új szociális épület átadásával kezdődött a 31. vasutasnap ünnepségeinek sorozata. Az ünnepségen megjelent *dr. Kovács László*, a városi pártbizottság titkára, *Füzi Imre*, a kassai vasútigazgatóság vezetője, *Stefán Vala*, a pozsonyi vasútigazgatóság helyettes vezetője.

A vendégeket *Zombori Lajos*, a területi szakszervezeti bizottság titkára üdvözölte, majd *Hernádi István* vasútigazgató mondott beszédet. Megemlékezett a miskolci vasutasok felszabadulást követő áldozatkész munkájáról. Értékelte az igazgatóság 15 ezer dolgozójának eredményeit és elismeréssel szólt a szocialista brigádok helytállásáról.

A miskolci vasutasok munkáját méltatta felszólalásában *dr. Kovács László* is. Elismeréssel szólt azokról az eredményekről, amelyek hozzájárultak Borsod megye és az egész népgazdaság fejlődéséhez. Köszönetet mondott a jó munkáért és gratulált a kitüntetett dolgozóknak, szocialista brigádoknak.

A központi ünnepségen kívül az üzemfőnökségek és a szolgálati helyek ünnepségein is köszöntötték a dolgozókat a vasutasnap alkalmából és kitüntetéseket, jutalmakat adtak át a legjobbaknak.

Másnap, július 12-én az MVSC sporttelepén *„vasutas juliálist”* rendeztek. A megjelent közel ötezer vasutas dolgozót és családtagjaikat *Hernádi István*, vasútigazgató köszöntötte, majd *Zombori Lajos* tszb-titkár átadta az elismeréseket azok részére, akik a legobb eredményeket érték el a tömegsportversenyeken.

A szabadtéri színpadon rendezett műsorban fellépett neves fővárosi művészek, köztük *Kibédi Ervin, Hlatki László* én *Keleti Pál*. Délután a divatbemutató, majd a szalontánc-bemutató aratta a legnagyobb sikert. A miskolci vasutasok jó hangulatban, vidáman ünnepelték meg a 31. vasutasnapot.

HÍREK

— **Alkotók klubja.** Záhonyban újjászervezték az alkotók klubját. Ezentúl minden hónap első hétfőjén gyűlnek össze a klubban az átrakókörzet műszaki szakemberei, hogy értékeljék a beadott pályamunkákat, megbeszéljék a tennivalókat, és kicseréljék egymás között a tapasztalatokat.

— **Együtt a csehszlovák vasutasokkal.** Már hagyománnyá vált, hogy a vasutasnapi ünnepségekre csehszlovák vendégek érkeznek Hatvanba, Salgótarjánba és Somoskőújfaluba. A hatvaniak a kassaiakat, a salgótarjániak a besztercebányaiakat, a somoskőújfaluiak pedig a füleki vasutasokat látták vendégül.

— **Kirándulás.** A dombóvári nyugdíjas-alapszervezet kirándulást szervezett Simontornyára. A kiránduláson részt vevő mintegy 120 nyugdíjas először a felújított várat, a múzeumot, majd a bőrgyárat tekintette meg. A kirándulás borkóstolóval ért véget.

— **Olvasótábor.** A hatvani körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága július 20. és 29. között olvasótábort rendez a vasutas szülők gyerekei részére. A tábor ideje alatt a gyerekek a vasút életével, a hatvani vasutasok munkájával is megismerkedhetnek.

— **Elismerés a jó munkáért.** A tapolcai vasutasóvoda dolgozói évek óta eredményes munkát végeznek. A jó munka jutalmául a közelmúltban Budapestre kirándultak, ahol a város történelmi nevezetességeivel ismerkedtek. Lehetőségük nyílott arra is, hogy néhány gyermekintézményt megtekinthettek.

TAPOLCÁN

Öreg gőzös a Petőfi-ligetben

Tapolcán *Frang István* szép szavalatával kezdődött a vasutasnapi ünnepség. Ezt követően *Körmendy Lajos*, a körzeti üzemfőnökség vezetője mondott beszédet, majd *dr. Vaszkó Ákos*, a Közlekedési Múzeum igazgatója átadta az állomás melletti Petőfi-ligetben felállított, a Monarchia idejéből való gőzmozdonyt.

Az utóbbi években divatba jött, hogy szabadtéri múzeumot berendezve állítanak fel régi gőzmozdonyokat. Ipari kultúránk nagyszerű emlékei, jelképei ezek az öreg mozdonyok. Bizonyára nincs még egy olyan gép, amelynek többet köszönhetne az emberiség, mint a gőzmozdony!

Dicséret illeti a vontatási szocialista brigádokat, akik 2300 óra társadalmi munkával szépen konzerválták ezt a mozdonyveteránt, amely Bécsben készült 1913-ban.

Bognár Károly

Négy sportágban

Üzemi versenyek Miskolcon

A miskolci igazgatóság mintegy kétezer dolgozója kapcsolódott be a területi szakszervezeti bizottság által a vasutasnap alkalmából meghirdetett sportversenybe. A négy sportágban nevezett népes mezőnyből selejtező mérkőzéseken válogatták ki a vasutasnapi döntő résztvevőit.

A kispályás labdarúgást a szerencsi üzemfőnökség csapata nyerte, második a Gyöngyösi Kitérőgyár, harmadik a Miskolc-Tiszai pályaudvar csapata.

Asztaliteniszben a nők egyéni versenyét *Nagy Anna*, a BBFF dolgozója nyerte. A férfiak egyéni versenyében *Papp György, Bodnár József* és *Z. Burján István*, ugyancsak a BBFF dolgozói bizonyultak a legjobbnak.

A sakkozók egyéni versenyét *Vasvári Béla*, a szerencsi üzemfőnökség dolgozója nyerte.

Lövészetben az MHSZ nagyüzemi bizottságának csapata győzött és ezzel megnyerte a vasutas kupát. A második helyen a területi szakszervezeti bizottság, a harmadikon a járműjavító csapata végzett. Az egyéni versenyben Szabó Béla, Bodnár István és Lencsés Béla.

A munkahelyi olimpia keretében atlétikai versenyen és játékos sportvetélkedőkön is részt vehettek a vasutas dolgozók és családtagjaik.

Keresztrejtvény

Vízszintes: 1. A vasút gazdasági eredményeit jelentősen befolyásolja. 12. Igekötő. 13. Tudomásul vesz. 14. Ugyanúgy, ismét (latin). 15. A rénium vegyjele. 16. Arab nevekben a fia. 18. Önző. 20. Idegen olaj. 21. Angol társas összejövetel. 23. Elszalad. 24. Lóbetegség névelővel. 25. Árpád apja. 27. Félig tiszta. 28. Török méltóság, névelővel. 29. A cselgáncs pontozási egysége. 30. Ruhát javít. 31. Sajtjáról híres holland város. 32. A ló hímje. 34. Német város. 36. Női név. 37. Modor, magatartás (német). 39. Elraknánk, de csak részben. 40. Szeszes ital. 41. Ilyen ostor is van. 43. Nem fölé. 44. Az asztácium vegyjele. 45. Római 49. 46. K. É! 47. Fordított névelő. 49. Rangjelző. 50. Mohamedán pap. 52. ... (Gertrud Margarete Zelle). 53. Juttat. 55. Betakarít. 57. Kicsinyes (francia). 58. Kötőszó. 59. Versszorok összecsengése. 61. ... Pieter (1492—1556), olasz szatírikus költő. 63. Személyes névmás. 64. ... Anita amerikai írónő. 66. Számtani kifejezés. 67. Kis erdei állat.

Függőleges: 1. Keleti írás. 2. Pénzt külföldre csempész. 3. Kimondott betű. 4. Falevélnek is van. 5. Mese, monda. 6. Végtelen tűzoltó. 7. Latin ösztön, vágy. 8. Kevert tett. 9. ... gál, érzékel. 10. Gumi páratlan betűi. 11. Az állatöv egyik csillaga. 17. A mai Algéria területén volt. 19. Egy görög mondabeli leányé. 20. Fúvós hangszer. 22. Nem értékes drágakő. 24. Lóeledel. 26. Erdei gyümölcs. 28. A. A. M. 31. Élenjáró, színe-java. 32. Német katonai határőrvidék. 33. A győzelem istennője az ókori görög mitológiában. 35. A birtokában. **36. Ez még nem takarékosság.** 37. A mai napon. 38. Tetejére. 41. Női név. 42. Japán miniszterelnök volt. 45. Főhász. 48. Becézett férfinév. 51. A Tisza mellékfolyója. 52. ... George Richards, Nobeldíjas amerikai orvos. 54. Nem mákos. 56. Vesz ikerszava. 57. Pint betűi keverve. 58. Díszes. 60. Magyar Optikai Művek. 62. Fűz, keverve. 63. Tulajdona. 65. Tagadószó. 67. Latin és. 68. Személyes névmás.

Beküldendő: vízszintes 1. és függőleges 36.

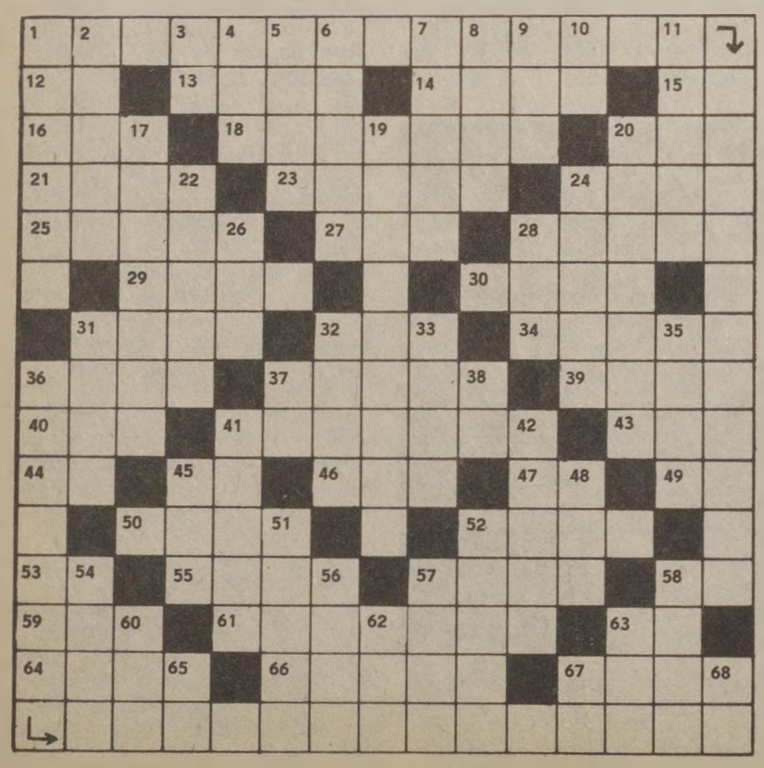
Beküldési határidő: 1981. augusztus 17.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A modern technika mellett is a vasút mozgató rugója az ember.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 13. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért:

Gere Pál, Hejőbába, Néphadsereg u. 75., Madaras István, Záhony, József Attila u. 28., Utasi Andor, Baja, Szabadság u. 71. 9/2., Unger István, Kerepestarcsa, Déryné utca 20., Vértes Miklósné, Úrkút, Csokonai u. 8.

A lapunk 11. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért könyvjutalomban részesülőktől szíves elnézést kérünk. Technikai okok miatt csak némi késéssel tudjuk a jutalomkönyvet postára adni.



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 Lapkiadó Vállalat
1964 Bp. VII., Rákóczi út 54.
Telefon: 224—618
Felelős kiadó: dr. Jandek Géza
a Népszava Lapkiadó Vállalat
igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 215—11 859
81—3256. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460—6000

LAKÁSCSERE

Elcserélném egyszoba, konyha, kamra, verandás, kertes MÁV-bérlakást kétszobásra vagy nagyobbra, szintén MÁV-bérlakásra, bárhová, vasútállomáson levőre. Esetleg Budapest környéki is megfelel. Ajánlatot Huzsvay László Veszprémvarsány, vasútállomás 20/a. címre kérem.

Elcserélném szolnoki kétszobahallos, 65 négyzetméteres, gázfűtéses MÁV-bérlakásomat Budapest vagy Budapest környéki hasonló nagyságú MÁV- vagy tanácsi bérlakásra, vasutas dolgozóval. Kertes ház is érdekel. Érdeklődni lehet 01/40-30 telefonszámon: Szebeniné.

Elcserélném Budapest IX., Péceli u. 2. I/1. 84 négyzetméter alapterületű két szoba összkomfortos, kiskertes MÁV-bérlakásomat egyszobás összkomfortos (esetleg komfortos) MÁV- vagy tanácsi bérlakásra. Érdeklődni munkaidőben a 27-77 vagy este 17—18 órától a 272-336 telefonszámon (szombat, vasárnap kivéve), Nagyné.

Elcserélném Budapest XV., Rákos u. 106. sz. I. 11. másfél szobás összkomfortos (52 négyzetméter) MÁV-bérlakásomat három szoba összkomfortosra Budapest területén. Érdeklődni lehet napközben a 10-73/170 melléken.

Elcserélném békéscsabai két szoba összkomfortos, II. emeleti szövetkezeti lakásomat budapesti hasonlóra vagy másfél szobásra. Érdeklődni: Farkas Sándor, 01/45-94 vagy 126-213 telefonszámon, munkaidőben.

Elcserélném Dunakeszi-Gyártelepen levő kiskertes, két szoba összkomfortos, nagyméretű MÁV-bérlakásomat egy plusz 1/2 szoba komfortosra Budapest területén. Tanácsi vagy MÁV-bérlakás is érdekel. Érdeklődni lehet: Balázs Ferenc, Dunakeszi Gyártelep, Állomás sétány 15. I. em. 4. sz. Telefon: 82-74, 84-99 vagy 481-120/552 melléken 16 óráig.

Elcserélném Budapest XV. ker. MÁV-telepi egy plusz két félszobás, III. emeleti, összkomfortos bérlakást nagyobb tanácsi komfortosra. Esetleg egy zuglói egyszobás ,földszintes öröklakást is adhatok. Cím: Budapest XV., Rákos u. 106. Perjámosi Sándorné vagy 833-817 Moldvai Ferencné.

Elcserélném budapesti két szoba összkomfortos (külön bejáratú szobák), gázfűtéses lakást szegedi vagy közvetlen környékén levő lakásra, esetleg kisebb családi házra. Minden megoldás érdekel. Cím: Budapest VIII. ker. Kerepesi út 2. sz. Keleti pályaudvar, Szalay Mihály.

Elcserélném Budapest VIII., Festetics u. 4. I. em. utcai, 92 négyzetméteres, két plusz személyzeti szobás, két lépcsőházi és függőfolyosói, komfortos MÁV-bérlakást Nagy-Budapesten egy másfél szobásra vagy kertes családi házra. Érdeklődni lehet munkaidőben a 49-71/153 melléken. A 839-152-es városi telefonszámon bármikor.

Budapesten, a Nyugati pályaudvar mellett szabad rendelkezésű szoba, konyha vasutas dolgozónak átadó. Érdeklődni lehet este 18 óra után a 281-387-es telefonszámon.

Elcserélném három szoba komfortos, két család részére is alkalmas, Budapest XX. kerületi kertes MÁV-bérlakást — melléképülettel — hasonlóra vagy két kisebb tanácsira. Érdeklődni lehet este a 834-668-as telefonszámon.

Egyedülálló, 34 éves, a MÁV-nál bizalmas munkakörben dolgozó nő eltartási szerződést kötne, legalább két szobás lakással rendelkező, magányosan élő, idős asszonnyal. Érdeklődni telefon útján lehet, munkanapokon délelőtt 8-10 óra között: 426-977/27-es mellék.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXV. ÉVFOLYAM, 16. SZÁM ÁRA: 1,30 FORINT 1981. AUGUSZTUS 10.

A tartalomból:

Időszerű tennivaló 2. oldal

Nagyobb konténerforgalom 5. oldal

A MÁV Kollektív Szerződésről 6. oldal

Éleződő osztályharc 7. oldal

A KÖZPONTI VEZETŐSÉG NAPIRENDJÉN

A MÁV első félévi szállítási teljesítménye, a tömegpolitikai és a káderoktatás helyzete

A vasút munkájáról Szücs Zoltán, a MÁV vezérigazgatója tájékoztatta a testületet

Július 23-án a MÁV Vezérigazgatóság konferenciatermében ülést tartott szakszervezetünk központi vezetősége. Első napirendi pontként *Szücs Zoltán* vezérigazgató tájékoztatta a résztvevőket a MÁV első félévi teljesítményéről és az üzemfőnökségek megalakulásának tapasztalatairól.

A vezérigazgató előljáróban megállapította, hogy az első félévben a vasút a terveit összességében nem tudta maradéktalanul teljesíteni. Ez részben a nemzetközi politikai helyzettel, a világgazdaságban végbement változásokkal és beruházásaink csökkentésével magyarázható. *A MÁV hatmillió utassal szállított kevesebbet, mint az elmúlt év azonos időszakában. Sajnos a menetrendszerűség sem változott, még mindig gyakran késnek a vonatok, és jogos az utasok panasza a kulturáltsággal, a tisztasággal kapcsolatban is.* A forgalomirányítást végző dolgozók a tehervonatok közlekedése érdekében gyakran személyvonatokat késleltetnek.

Az áruszállításban elsősorban a belföldi forgalomban tapasztalható visszaesés. Bár csökkent a tranzit- és importforgalom is. Záhonyban kiegyensúlyozott a munka, a rakodás zavartalan. A vezérigazgató hangsúlyozta, hogy javult ugyan a tehervonatok menetrendszerűsége, *de több a vonatfeloszlatás és a gépre-várás, kedvezőtlen a teherkocsik kihasználása. Összességében a teherforgalom irányítása, minősége nem javult.* A teherkocsik árutonnakilométerben kifejezett termelékenysége öt százalékkal romlott.

A vasút példás tervszerűséggel végezte a pálya- és egyéb fenntartási munkákat. A gépláncok teljesítménye például növekedett és a biztosítóberendezések hibái miatt is kevesebb volt az üzemzavar. *Sajnos sok gondot okoz a vontatójárművek alkatrészellátása. Egyes mozdonytípusok emiatt több hónapig, sőt évekig is üzemképtelenek.* Az év végére a korszerű vontatójárművek aránya a közlekedésben 97 százalékra emelkedik.

A munkaerőhelyzettel kapcsolatban Szücs Zoltán elmondotta, hogy a fizikai dolgozók létszáma nem csökkent. A terveknek megfelelően 0,3 százalékkal kevesebb viszont az adminisztratív dolgozó. Az elmúlt fél évben öt százalékkal csökkent a túlórák száma.

A vezérigazgató felhívta a figyelmet arra, hogy a vasút első félévi gazdálkodása alapján a tervezett nyereség csak úgy biztosítható, ha növekszik a termelékenység, a vasúti kocsik forgási sebessége. Mindezek érdekében *erélyesebb és rugalmasabb vezetői magatartásra is szükség van.*

Szücs Zoltán ezután az üzemfőnökségek szervezésével kapcsolatos tapasztalatokról számolt be a központi vezetőség tagjainak. Elmondotta, *hogy az üzemfőnökségi hálózat szervezését a vidéki igazgatóságok területén ez év végére, a budapesti igazgatóság területén pedig 1982. első félévében fejezik be.* Ennek célja a hatékonyabb, szervezettebb munka. Az üzemfőnökségek szervezése eddig a program szerint, de nem akadálytalanul történt. Gondot okozott többek között az anyagi feltételek, irodák, berendezések és a rátermett vezetők hiánya. Jelenleg az üzemfőnökségek vezetőinek 30 százaléka nem rendelkezik az előírt képesítéssel. *Több üzemfőnökségen még nem valósult meg az egységes vezénylés, kisért a régi szemlélet és hatásköri túllépés is előfordult.* A Vezérigazgatóság már kidolgozta az üzemfőnökségek szervezési és működési szabályzatát. Megállapítható, hogy az új szervezeti formára való átállás a termelésben nem okozott kiesést. A jövőben azonban jobban ki kell aknázni ennek az új szervezeti formának az előnyeit.

Ezen kívül több munkaszervezési intézkedésre is sor került. Tizenkét százalékkal tehermentesítették például a budapesti igazgatóságot azzal, hogy vonalakat csatoltak vidéki igazgatóságokhoz. Bővült a CSM-közlekedés is, ezen kívül szolgálati helyek összevonására is sor került. *Hegyeshalomban, Miskolcon üzembe helyezték a forgalmat, az áruszállítást regisztráló számítógépes központot.* Egyszerűbbé tették az utazószemélyzet vezénylését és a menetokmányokat, és 14 ezer elavult vasúti utasítást helyeztek hatályon kívül.

A vezérigazgató beszámolójához *Szemők Béla*, a vasutas-

(Folytatás a 2. oldalon.)

MÁV-hidászok az Üllői úton



A hidászok irányításával lassan helyére kerül a súlyos elem (Óvári Árpád felvétele) *(Tudósítás a 4. oldalon.)*

Szeged után Veszprémből és Győrből

Házgyári lakások Budapestre

Augusztus 4-én múlt fél éve, hogy a Szegedi Házgyárból nem gépkocsin, hanem vasúton szállítják az épületelemeket a rákospalotai építkezéshez, amelyről nem lényegtelen megjegyezni, hogy ezekből MÁV-lakások is készülnek. Az új fuvarozási mód a vártnál is jobban bevált: a 181 kilométer távolságról továbbított panelek — lakásonként — 41 ezer forint megtakarítást eredményeznek az építőipari vállalatoknak. Ezért a *Délmagyarországi Építőipari Vállalat Rákosrendezőn iparvágány-bérleményt váltott ki magának.* Innen szállítják majd el az 1080 lakáshoz tartozó paneleket.

A *Szeged—Budapest* viszonylatban tapasztalt gazdaságos szállításon felbuzdulva még ebben a hónapban arról tárgyalnak az illetékesek, hogy a — lehetőséghez mérten — vasútra tereljék át a hosszabb távú házgyári szállítmányokat. Várhatóan így *Debrecenből Szolnokra,* valamint *Veszprémből Budapestre* 1384, *Győrből* ugyancsak a fővárosba 3385 lakás elemeit fuvarozzák el vasúton. Számítások igazolják, hogy közúton a súlyos és terjedelmes betonelemeket csak 70 kilométernél rövidebb távolságon gazdaságos szállítani.

(s)

A KPM ifjúsági bizottságának napirendjén

A vasutas fiatalok helyzete a pécsi igazgatóság területén

A KPM ifjúsági bizottsága július 23-án tartott ülésén egyszerre számoltatta be a pécsi vasútigazgatóság, illetve postaigazgatóság vezetőit az irányítási területükön foglalkoztatott fiatalok helyzetéről.

A vasutas fiatalok élet- és munkakörülményeit, az ifjúságpolitikai feladatok helyi megvalósítását részletesen elemző anyagot *Fényes József*, az igazgatóság vezetője terjesztette a bizottság elé. Meghívást kaptak az értekezletre az igazgatóság társadalmi, politikai testületének vezetői, a munkaügyi és szociális ellátási osztály vezetője, valamint a fiatalok „jelképes" képviseletét ellátó négy — különböző szolgálati helyen dolgozó — fiatal.

A pécsi területen foglalkoztatott mintegy 14 ezer vasutasból közel 4 ezren tartoznak az ifjúsági korosztályba, akikről az előterjesztés számos értékes információt tartalmazott.

Klézl Róbert miniszterhelyettes, az ifjúsági bizottság elnöke, az előterjesztések vitájának összefoglalása során hangsúlyozta:

— A pécsi vasútigazgatóság ifjúságpolitikai tevékenysége jónak értékelhető. A fő figyelem azonban — tapasztalatai szerint — sokszor ott is az anyagi vonzatú kérdésekre irányul, és ezzel egyidejűleg nem tudunk jelentős eredményeket felmutatni a fiatalok politikai nevelését, szemléletformálását szolgáló munkában.

A munka mellett tovább tanuló fiatalok között már a tanulmányok elkezdése előtt hatékonyabb propagandatevékenységet kell kifejteni annak érdekében, hogy az eddiginél többen iratkozzanak be vasúti képzést nyújtó szakközépiskolába.

Megállapította továbbá, hogy hasznos és tanulságos volt a vasút és a posta azonos témában történt egyidejű beszámoltatása és javasolta, hogy a két szerv illetékesei kölcsönösen hasznosítsák a másik fél munkájában, módszereiben tapasztalható pozitív vonásokat.

A szegedi oktatási főnökségen nyáron sem szünetel a tanítás

Július végén az ország a vontatási vonatvezetői gyakorlat. *S aki még tovább akar tanulni, az mehet a dízel- és villamosmozdony-vezetői tanfolyamra.* A mostani tanfolyam nagy előnye, hogy a leendő dízel- és villamosmozdony-vezetők megismerik a tolatási és egyéb műveleteket.

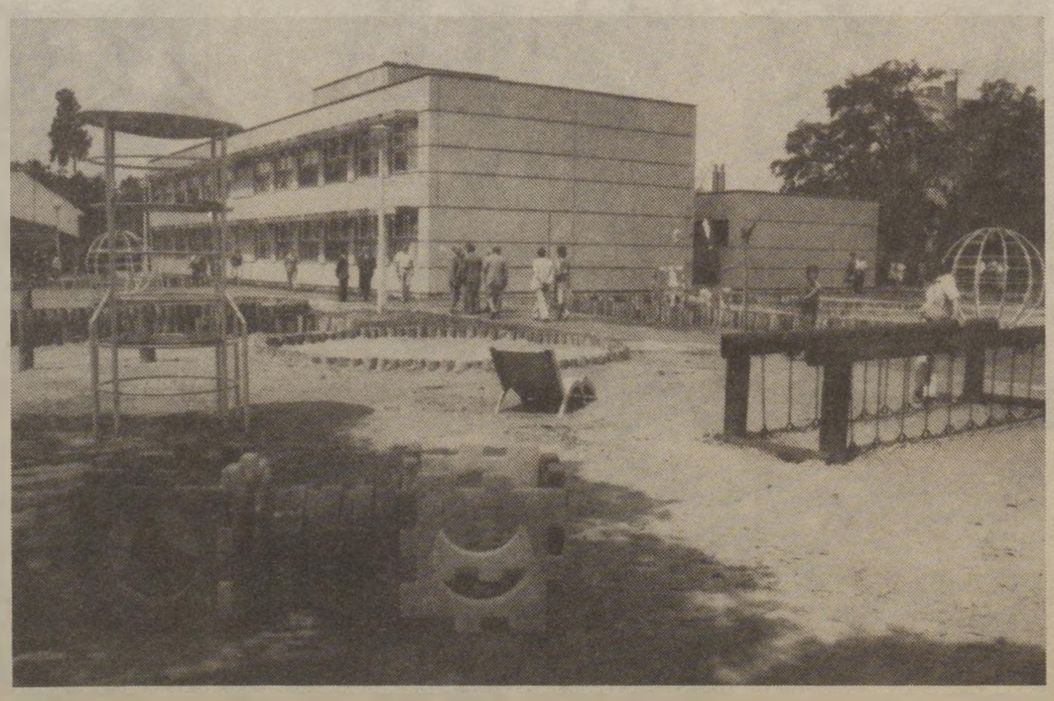
Az oktatási főnökségen most újabb premierre készülődnek. A szegedi igazgatóság területén egyre bővülő villamosvonal-hálózat karbantartása és a hiba elhárítása szükségessé teszi megfelelő szaktudású dolgozók kiképzését. *Ennek érdekében indítják be Szegeden a villamos felsővezeték szerelői, lakatos-továbbképző tanfolyamot.*

A felsorolt oktatási formák mellett, levelező szakon, a dízeltargonca-vezetők kiképzését végzik.

A szakemberképzés jelentőségét, nagyságát mutatja az is, hogy a szegedi oktatási főnökségen, a beindulás óta, bentlakásos tanfolyamon mintegy 1400-an, míg levelezőn 450-en végeztek.

Gellért József

Új óvoda Debrecenben



Debrecenben július 6-án új, 200 személyes napközi-otthonos óvodát és 60 személyes bölcsődét avattak. A gyermekintézményt, melynek építése 46 millió forintba került, Gulyás János vezérigazgató-helyettes adta át rendeltetésének.

IDŐSZERŰ TENNIVALÓ

A tagság politikai oktatásának előkészítése

A szakszervezeti tagság politikai oktatásának 1981—1982. évi feladatai a vasút területén is az MSZMP XII., a magyar szakszervezetek XXIV., valamint a Vasutasok Szakszervezete X. kongresszusa határozatainak tervszerű feldolgozása, megismertetése, megértetése, elfogadtatása, továbbá végrehajtásának elősegítése.

A keretek adottak

A tagság politikai oktatásának tartalmáról, rendszeréről és formáiról a SZOT Elnökségének 1981. április 27-i határozata kimondja: *„a szakszervezeti tagság oktatásának a jelenlegi tartalmi és szervezeti keretein nem kell változtatni. (Társadalmunk kérdései I-II. és időszerű kérdések tanfolyam.) A tartalom jobb elsajátítása végett a tanfolyami csoportokat azonos vagy hasonló felkészültségű dolgozókból célszerű kialakítani, s a központilag megadott témákat a csoport színvonalához igazodva — lehetőleg szemináriumi foglalkozásokon — feldolgozni”.*

Az 1981—1982. oktatási évre a tanfolyamok központi tematikáit a SZOT Titkárságának 1981. március 20-i irányelvei tartalmazzák. A bizalmiak és a tagság előtt széles körben ismertek a tematikák, hiszen ezeket a SZOT Kulturális, Agitációs és Propagandaosztály által kibocsátott röplapok is tartalmazzák. A röplapokat jól lehet hasznosítani a hallgatóknak az oktatásban való bevonásában és a tananyagok megrendelésében.

A tagság politikai oktatásának a szervezését az alapszervezetekben fontos feladatnak kell tekinteni. Célszerű ha a szervezésben részt vesznek az szb, a kulturális, agitációs és propaganda, továbbá az oktatási bizottság tagjai, valamint a szocialista brigádvezetők és propagandisták. A hallgatóknak az oktatásba való bevonását, egyrészt a bizalmi csoport, illetve a szocialista brigádértekezleteken, tanácskozásokon, taggyűléseken és faliújságokon történő csoportos figyelemfelkeltés, másrészt a dolgozók önkéntes jelentkezése, a velük történő személyenkénti elbeszélgetés és meggyőzés alapján lehet sikeresen végezni.

A tanfolyamokon kiket oktassunk?

Helyes az alapszervezeteknek az a törekvése is, hogy a hallgatók sorába igyekeznek mindazokat bevonni, akik párt vagy állami oktatásban, illetve szakmai tanfolyamon nem tanulnak. A szocialista brigádtagokkal szemben legyen ez követelmény: év eleji vállalásaikat most kell realizálni. *(A politikai oktatásban való részvételre kiegészítő vállalások is tehetők.)* Jó ötlet, hogy több helyen a vasúthoz belépő dolgozókat év közben is bevonják az oktatásba. Meg kell szüntetni viszont azt a hibás gyakorlatot, hogy néhány aktív dolgozót több oktatási formába is beiskoláznak. Hiba az is, hogy a hallgatók egy része nem önként jelenkezik. Sokan azért vesznek részt ezeken a tanfolyamokon, mert az oktatást munkaidő alatt, a szakoktatással együtt tartják, s mert a főnök, az oktatótiszt vagy a pályamester tartja az előadást. Ilyen esetekben nemigen lehet építeni az ismeretszerzés vágya által gerjesztett hallgatói aktivitásra.

A tanfolyami csoportok esetenként nagy létszámúak: 40—60 személyesek. Ez később kizárja a témák szemináriumi feldolgozását. A szakszervezeti bizottságok gyakran arra hivatkoznak, hogy a hallgatók egy munkahelyen dolgoznak és nincs elég hely, ahol a foglalkozásokat decentralizáltan lehetne megtartani, vagy kevés a propagandista. Mindez azonban csak kifogás. *A vasútnak nagy számban vannak jól felszerelt oktatótermei, ahol a szemléltetés feltételei is biztosítottak.* A tagság politikai oktatásában a művelődési házak és klubok gyakran kihasználatlan helyiségeit is fel lehet használni. Szükségmegoldásként ebédlőkben, irodákban, műhelyekben is megtarthatók a foglalkozások. A propagandista gondok megoldásában pedig építeni lehet a pártszervezetek segítőkészségére.

Követendőnek tartjuk, hogy az alapszervezetek nagy része minden hallgatónak megrendeli a tananyagot. Változtatni kell azonban azon a gyakorlaton, hogy sok helyen a tananyagot az szb költségvetéséből vásárolják meg. (Ilyenkor nemigen beszélhetünk a hallgatóknak a tárgy iránti érdeklődéséről.) *Az alapszervezetek tehát ne a könnyebb megoldást válasszák, hanem a hallgatókat ösztönözzék a megvételre.* Ilyen esetben a tankönyv „becsülete” is nagyobb lesz.

A szervezéssel nem lehet várni

A tagság politikai oktatásának végleges szervezését a gazdasági vezetők, a párt- és a KISZ-szervezetek segítségével, azok oktatási programjával egyeztetve, augusztusban mindenütt el kell végezni. *A szakszervezeti bizottságok a propagandisták kiválasztásában és felkészítésében továbbra is számíthatnak a pártszervezetek és a gazdasági vezetők segítségére.* A pártszervezetek sok közép-, illetve felsőfokú politikai végzettségű propagandistát adtak már eddig is, a gazdasági vezetők pedig szükség esetén biztosítják a propagandisták területi tematikus felkészítőire a munkaidő kedvezményt. Ennek tervezhetősége érdekében célszerű a területi szakszervezeti bizottságoknak a négy felkészítő időpontját az egész oktatási évre előre meghatározni.

A területi előterjesztésekből és a statisztikákból egyébként kitűnik, *hogy a vasút területén 2071 propagandista vesz részt a tagság politikai oktatásában.* E munkát pártmegbízatásként, nagy felelősséggel és hozzáértéssel kell végezni.

A különböző bentlakásos, év eleji propogandista tanfolyamokra mintegy 280 főt lehetne a vasút területéről beiskolázni. Ezzel szemben csak 200—210-et iskoláznak be az alapszervezetek. A 2071 propagandista így tíz évenként egyszer kerülhet tanfolyamra. Ez nem elegendő. A tanfolyamra küldés és a propagandisták kiválasztása szempontjából *különösen kedvezőtlen volt az elmúlt év. Mindössze 152 propagandistát képeztünk és közülük csak 89 volt párttag.*

Jó gyakorlatnak tartjuk, hogy az alapszervezetek egy része, a pártszervezetekkel közösen, *olyan párttagokat biz meg propagandista feladatokkal, akik legalább középfokú politikai végzettséggel rendelkeznek és akiknek tekintélyük van a dolgozók előtt.* Több szakszervezeti bizottság tudatosan törekszik a fiatalításra és a megfelelő általános műveltséggel rendelkező, középiskolai végzettségűek megbízására is. Már a kiválasztás és a megbízás során nem árt tisztázni, hogy a propagandistának vállalni kell a tanfolyami és a tematikus felkészítőkön való részvételt. A jövőben szakszervezeti bizottságainknak nagyobb gondot kell fordítani a propagandisták tanfolyami képzésére és a helyi kérdésekből való kiegészítő tematikus felkészítésükre is.

A jelzésekre reagálni kell

Helyes, ha az szb minden propagandistáját ellátja az egységes naplóval, amelynek jelentőlapjai technikai eszközül szolgálnak az információk gyűjtéséhez: *sok érdemi jelzést adnak a párt, a gazdasági és a szakszervezeti vezetők számára a politikáról és annak konkrét munkahelyi megvalósulásával kapcsolatban a hallgatók kérdéseiről, problémáiról, nézeteiről, véleményéről, cselekedeteiről.*

Az alapszervezeteknek az eddigieknél nagyobb gondot kell fordítani a foglalkozások, a propagandisták tapasztalatainak és a propagandista naplók összegzésére. Jó módszer, ha az szb-k minden foglalkozás után összegyűjtik a naplók jelentőlapjait, s eközben személyesen is megbeszélik a tapasztalatokat és a feladatokat a propagandistákkal. Azt se felejtsék el, hogy gazdasági, szervezési intézkedéseket kell tenni az olyan reális problémák orvoslására, amelyek megoldásához a szükséges feltételek és eszközök rendelkezésre állnak, *a szakszervezeti tömegpolitikai oktatásban is reagálni kell a jelzésekre, ismertetni kell* az eredményeket, erősíteni kell a pozitív tendenciákat, de azt is meg kell mondani, hogy bizonyos igények kielégítésére miért nincs lehetőség.

Az információk színvonalas, kétirányú áramoltatásához a propagandistákon és a naplókon kívül természetesen rendszeresebb segítő-ellenőrzésre is szükség van.

Farkas László

Tanácskozott a központi vezetőség

(Folytatás az 1. oldalról.)

szakszervezet titkára fűzött kiegészítőt, elsősorban azt hangsúlyozva, hogy a felsorolt gondok megszüntetése érdekében a szakszervezet teljes mértékben támogatja és segíti a gazdasági vezetők munkáját. Ennek érdekében közös összefogásra szólította fel a központi vezetőség tagjait.

Ezt követően a testület megtárgyalta a tömegpolitikai oktatás és a tisztségviselők képzésének 1980/81. évi tapasztalatait és a további teendőket.

Tömegpolitikai oktatáson 44 500 szakszervezeti tag vett részt. A propagandisták felkészültsége kielégítő volt, a jövőben azonban részükre több módszertani és pedagógiai jellegű tanfolyamot, továbbképzést kell tartani. A hallgatók elsősorban napjaink időszerű bel- és világgazdaság politikai kérdései iránt érdeklődtek.

Hasznosnak bizonyult a bizalmiak, helyetteseik és a partner gazdasági vezetők együttes tanfolyami képzése is. Az oktatáshoz sok segítséget nyújtottak a vasút-igazgatók, a társadalmi és gazdasági szervek vezetői. Ezeken a tanfolyamokon húszezren tanulmányozták az együttműködés különböző formáit és cserélték ki tapasztalataikat. Erősödtek a kapcsolatok a szakszervezeti aktivisták és a gazdasági vezetők között. Ez az oktatási forma az üzemi demokrácia kiszélesítésének is egyik hasznos fórumává vált.

Népszerű volt a levelező tagozatos képzés is. Ennek különösen a családos anyák örültek, hiszen sokirányú elfoglaltságuk miatt egyéb oktatáson nem tudtak volna részt venni. Összesen tíz levelező tanfolyamot szerveztek.

A balatonkenesei iskolaközpontban 18 féle tanfolyamon összesen 1763 tisztségviselő részére tartottak oktatást. Több időt fordítottak a gyakorlati foglalkozásokra, többek között az üzemi balesetek elbírálására, a bérfelosztásra, a könyvelésre stb. A pedagógiailag is megalapozott szakmai és módszertani képzés eredményesen járult hozzá a tisztségviselők funkcióinak ellátásához.

Ezt követően a KV megvitatta és elfogadta az 1981/82. évi oktatási tervet. Ezzel kapcsolatban határozatot hoztak az oktatás továbbfejlesztésére.

Tolnai Ildikónak, a vasutas-szakszervezet titkárának e napirenddel kapcsolatos kiegészítője után a központi vezetőség megtárgyalta és jóváhagyta a vasutas-szakszervezet vezető testületeinek második félévi munkatervét.

K. S.

Záhonyban eredményesnek minősítették a politikai és a tisztségviselői oktatást

Az 1980/81. évi oktatási év tapasztalatait a közelmúltban tárgyalta a záhonyi területi szakszervezeti bizottság. A tömegpolitikai és tisztségviselői oktatás végrehajtása az 1980. évi június 20-án elfogadott feladatterv alapján valósult meg. A párt és KISZ-szervezetekkel való jó együttműködés eredményeként *az üzemigazgatóság dolgozóinak több mint kétharmada vett részt politikai képzésben.* A pártalapszervezetek a szakszervezeti politikai tömegoktatást évek óta jól felkészült propagandistákkal segítik. Ugyanakkor évközben is folyamatosan figyelemmel kísérik és ha kell a segítség sem marad el.

A vezető propagandisták a balatonkenesei oktatási központban és az SZMT tanfolyamain készültek fel az oktatási évre. A 63 alapszervezeti propagandistát az szb-titkárokkal közösen készítették fel. A propagandisták közül 48 rendelkezik középfokú vagy magasabb politikai képzettséggel.

A tömegpolitikai oktatások középpontjában a kongresszusi határozatok, a VI. ötéves tervcélokból eredő politikai, gazdasági feladatok megértése, megértetése, s a helyi megvalósításra való mozgósítás szerepelt.

A *Társadalmunk kérdései* tanfolyamán 18 csoportban 449, az *Időszerű kérdések* továbbképző tanfolyamán 54 csoportban 1835 hallgató bővítette ismereteit.

A területi szakszervezeti bizottság központi szervezésben oldotta meg a tisztségviselők oktatását, melyen a szakszervezeti bizottságok, s a munkabizottságok tagjai, főbizalmiak és helyettesek vettek részt. A bizalmiak és partner gazdasági vezetők együttes felkészítése is sikeresen halad. *Különösen jó eredményt ért el a Gépesített Rakodási Főnökség és az üzemigazgatóság központi szerve.*

A tisztségviselők levelező oktatását 26 nőfelelős, nőbizottsági tag végezte el eredményesen. Ez az oktatási forma különösen a nők körében népszerű. Havi egész napos egyszeri felkészítésben vesznek részt azok, akik otthoni gondok miatt nem tudják vállalni a bentlakásos képzést.

A tisztségviselők közül három képzési formában *780-an szereztek ismereteket* a megnövekedett feladatok ellátásához.

A területi szakszervezeti bizottság eredményesnek értékelte az elmúlt oktatási évet, s meghatározta azokat a feladatokat, amelyek a jövőben is szükségesek ahhoz, hogy növeljük a társadalompolitikai kérdésekhez való hozzáértést, a demokratikus fórumokon való aktív részvételt. *Most az 1981—82. oktatási év megszervezése a soron következő feladat.*

Július 4—5-ig

Országos vasutas eszperantista találkozót tartottak Pécsett

A Magyar Eszperantó Szövetség vasutas szakosztálya július 4—5-ig *Pécsett* rendezte meg a hagyományos vasutasnapi országos találkozóját. A rendezvénysorozat a pályaudvar kultúrvárótermében kezdődött, ahol a rendezők gyermekrajz-kiállítással, címke-, jelvény- és emléklapárusítással, alkalmi bélyegzéssel, eszperantista szépirodalmi és tankönyvvásárlási lehetőséggel várták a vendégeket.

Kora délután az Eszperantó parkban megkoszorúzták a *Zamenhof* emlékművet és elültették a „barátság”-fát. Ezután a PVSK Sportcsarnokban rendezett ünnepi találkozón *dr. Bácskai István* — az Eszperantó Vasutas Szakosztály elnöke — köszöntötte a részvevőket, majd a különböző országok képviselői, köztük *J. Giessner*, az IFEF elnöke szólalt fel. Az üdvözlések után a bólyi és mohácsi helyi csoport pergő ritmusú műsorral szórakoztatta a közönséget. *Duga Ilona* népdalokat, virágénekeket énekelt magyarul és eszperantóul. Hangulatos műsorának befejezéseként a hallgatóságot vezényelte, akik kánonban énekelték a *„Venus amiko”* című dalt.

Időszerű kérdések fórumával folytatódott, majd vacsorával, zenés-táncos ismerkedési esttel fejeződött be az első napi program.

Másnap *Pécs* nevezetességeit és *Siklós* várát tekintették meg, valamint *Harkány-fürdő* meleg vizű strandján időztek az eszperantista találkozó résztvevői.

A pécsi vasutasoknak több éves kapcsolatuk van a pácovi szlovák testvércsoportot szeretettel látták ismét vendégül a pécsiek, a kétnapos találkozót további egy héttel kibővítve.

A Somogy megyei városi területi bizottság vendégeként Kaposvárott tölthettek egy napot *Szilágyi Dezső* elnök meghívására. Vidéki kirándulásaik során megtekintették a sellyei arborétumot is.

A jól sikerült rendezvénysorozat alatt nemcsak a nyelvet gyakorolták, barátságok városok és országok között.

Klencz Tiborné

Megemlékezés Szabó Antalról



A néhány éve elhunyt Szabó Antalnak, a Vasutasok Szakszervezete egykori főtitkárának, a SZOT Számvizsgáló Bizottság volt elnökének 60. születésnapja alkalmából, július 30-án, megemlékezéssel egybekötött koszorúzást tartottak az újpesti Megyeri úti temetőben. Szabó Antal munkásságát Kajcsa József, a vasutasszakszervezet alelnöke méltatta. Ezután a család, a Szakszervezetek Országos Tanácsa, a Szakszervezetek Számvizsgáló Bizottsága, a vasutasszakszervezet, a MÁV vezérigazgatóságának vezetői, volt munkatársai, elvtársai, barátai elhelyezték sírján a megemlékezés virágait.

(Darvas Péter felv.)

OLVASÓTÁBOR GYEREKEKNEK

A *Miskolci Vörösmarty Művelődési Ház* a nyári szünidőben a tehetséges vasutas gyerekek részére olvasótábort rendezett. Délelőttönként *Szép László* színpadrendező foglalkozott a gyerekekkel. A téma a verskiválasztás és az előadás volt. Beszéd, légzés és mozgástechnikai gyakorlatokat is végeztek.

Délutánonként kirándulásokat szerveztek a gyerekeknek. Megtekintették a *Hámori Kohászati Múzeum* és a *Herman Ottó Múzeum* kiállításait, ezen kívül ellátogattak az *Uránia csillagvizsgálóba és a megyei könyvtárba.* A búcsúesten tábortűz mellett mutatták be a gyerekek a tanultakat a szülőknek, hozzátartozóknak. Utána a miskolci *Pécsi Sándor Irodalmi Színpad* tagjainak előadásával zárult az egyhetes olvasótábor.

„Jani bá', de jó, hogy látjuk!..."

Rendkívüli nyugdíjastalálkozó az Északi Járműjavítóban

Az uzsonna — frissen készült rántott máj és rántott szelet — ízletes volt, bőséges is... a találkozó résztvevői feltehetőleg mégsem arra emlékeznek vissza elsősorban. Beszéd is elhangzott, ünnepi köszöntő is, a taps sem maradt el... ám e néhány órának mégsem ez adta a savátborsát. Miként a többi hasonló rendezvénynek sem, amikor is az *Északi Járműjavító* nyugdíjasai egybegyűlnek. Ők egymás kedvéért, önmaguk és társaik örömére találkoznak időről időre, s kivétel nélkül valamennyien úgy vélik: *remek csapat kovácsolódott itt össze az évek során.* Vannak közöttük hatvanas „sihederek", akik csak nemrég mondtak búcsút a szeretett (vagy a napi gondok miatt akkortájt olykor szidott) üzemnek, s a korelnöki címre érdemes, ám e titulust nemigen igénylő nyolcvanas örökifjak.

★

— *Minket a dal, a sport és az öntevékeny együttesekben való szereplés tartott össze évtizedekig* — így a 80 esztendős *Kővári János*, aki hegesztőként a VI. osztályból ment nyugdíjba, még 1960-ban. — Jó néhány társammal éltünk a vasút kínálta lehetőséggel, s szabad jeggyel jártuk az országot meg a világot. Voltam Olaszországban, Ausztriában, Csehszlovákiában, Erdélyben többször is... igaz, ehhez a sport, a birkózás is hozzásegített. Hogy miért járok vissza az üzembe? Mert rendkívül jó érzés, ha a több, mint két évtizede itthagyott műhelyben még ma is a nyakamba ugranak: *„Jani bá', de jó, hogy látjuk!"*...

Ezen a napon nemcsak Kővári Jánosnak ugrottak a nyakába, nem csupán őt köszöntötték az egykori munkatársak szívből jövő, munkatársi szeretettel. A rendkívüli — vasutasnapi — nyugdíjas találkozó délután két órakor, üzemlátogatással kezdődött. Mintegy százan találkoztak a IV-es kapunál, hogy jó másfél órát járjanak-keljenek az ismert, és mégis új útvonalon. Örültek, ha egy régi masinát láttak, mert a múltat idézte, s örültek, ha egy új géppel ismerkedhettek meg, mert az üzem fejlődését, korszerűsödését példázta.

— *Láttunk nyolcszáz-valahány ezer forintos forgácsológépet is* — mondja *Szamek Gyuláné*, aki a XIV. osztályból, négy éve ment nyugalomba; öltöző-takarító volt. — *Az én időmben még nem volt ilyen nagyértékű forgácsológép. Elmondták az ottaniak, hogy tavaly óta dolgoznak rajta.*

Bakonyi Bélánénak, aki két esztendeje még a VIII. osztály sajtolója volt, az tűnik fel, hogy:

— *Mindig van valami újdonság. Ezt az üzemet állandóan renoválják, korszerűsítik, szépítik.*

★

De mivel magyarázható, hogy a nyugdíjasok ilyen járatosak az Északi változásaiban? Ha évente egyszer találkoznának csupán, aligha tudnának ily sokat hajdani üzemükről. Az indoklást *Kunkli Imrétől*, a nyugdíjas klub vezetőjétől halljuk (természetesen ő is nyugdíjas, korábban a munkásellátási osztályon dolgozott):

A Törekvés Művelődési Ház szocialista brigádok klubjában havonta egyszer összegyűlünk. Lehetünk vagy százan, százötvenen. Ilyen alkalmakkor valamilyen műsort is szervezünk: *szakmai, orvosi, rendőrségi, ismeretterjesztő, vagy éppen szórakoztató előadásra kérünk fel művészeket, szakembereket.* Bár nem vetjük meg a diszkómuzsikát sem, de az igazság az, hogy mi nyugdíjasok az emlékidéző műsorokat szeretjük. Itt előny, ha egy magyarnóta-énekesnek, vagy operettszínházi tagnak fehér a haja. Általában őket hívjuk az évvégi, zenés klubvacsoránkra.

A járműjavítóban nyugdíjas csoport is működik, *Hidvégi Ágoston* a főbizalmi:

Az átlagos életkor szerencsére hosszabbodik, így évről évre többen jelentkeznek közénk, mint ahányan végérvényesen eltávoznak. Jelenleg négyszázhúsz tagunk van, s ami külön öröm: *a vidéken lakók többsége is szívesebben tartozna hozzánk, mint az otthonához közelebb eső csoporthoz.* A régi barátok itt együtt lehetnek, akik pedig korábban csupán ismerősök voltak, nálunk közel kerülhetnek egymáshoz.

(Ne hagyjuk említés nélkül: Hidvégi Ágoston is vérbeli „északis" — 32 esztendőt töltött el egyetlen műhelyben, az asztalosoknál, s a szakszervezetnek is aktivistája, gazdasági felelőse volt. Mint csoportvezető ment nyugdíjba, nyolc évvel ezelőtt.)

★

Molnár László 1921-ben lépte át először a Kőbányai úti főműhely kapuját, s megszakítás nélkül 1963-ig szolgálta ott a vasutat: *a VIII. A. osztály vasesztergályosa volt.* Mint nyugdíjas, másfél évtizedig vezette a — szabad e kifejezést használni? — „öregek" turista-csoportját.

— *Hetvennyolc éves vagyok, de nem érzem annyinak magam* — jegyzi meg. — Talán azért nem, mert mindig is mindennemű sportban és vígságban ott voltam. *Birkóztam, daloltam, célba lőttem.* Megszoktam, hogy együtt legyünk, együtt örüljünk a közös sikereknek és bánkódjunk, ha okunk van rá. Ez a közösségi szellem az üzem újjáépítésekor kiváltképp kamatozott. Akkor is birkóznunk kellett, igaz, nem egymással...

Nyolc évvel ezelőtt *Szinger János* vette át a turistacsoport vezetését. Nem csupán a természet szeretete közös vonásuk Molnár Lászlóval, hanem az is, hogy ugyancsak 42 esztendőt töltött el az Északiban; a X. osztály rézművese volt. A jelenlegi programokról ő számol be:

— Mi minden héten, általában kedden kirándulunk. Nem is az a lényeg, hogy hová megyünk, sokkal inkább, hogy jó levegőn legyünk. Persze havonta előre megbeszéljük: *mi legyen az úticél, s ugyancsak havonta egyszer autóbusz-kiránduláson is részt veszünk. Legutóbb Hortobágyon voltunk, a jövő héten Bükfürdőre megyünk.* Az ilyen nagyobb kirándulásoknak is van harminc-harmincöt részvevőjük. *Olyanok is, mint Ferenczi István és felesége; mindketten elhagyták már a nyolcvanat,* de Juci legutóbb valamennyiünk közül elsőnek ért fel a kilátótorony tetejére. Igaz, tizenkét éves kora óta természetjáró...

★

S ha szomorú kötelesség akad, mint legutóbb *Makai Zsigmond* végső búcsúztatása volt Rákoskeresztúron, onnan sem hiányoznak. A nyugdíjascsoport 34 tagja rótta le kegyeletét a „fiatalon", 68 évesen eltávozott hajdani jóbarát ravatalánál. Ám azért vannak együtt oly gyakran, azért járják az erdőket, szórakoztatják egymást — és önmagukat —, hogy minél későbbre halasztódjék a legutolsó kézszorítás.

Bízom benne: néhányukkal még az ezredforduló táján is találkozom. De e bizalomhoz önbizalom is kell. Vagy legalábbis tanulni tőlük. Harmincasoknak, negyveneseknek, ötveneseknek — nekünk — elsajátítani az életkedvüket. Az akarást. A kedélyt.

Földes Tamás

Titkársági ülés az Utasellátónál



A titkársági ülés résztvevői a tárgyalóasztalnál

(Skoda László felvétele)

A vasutas-szakszervezet titkársága július 29-én az Utasellátó Vállalat székházában tartotta ülését. A titkárság tagjai előbb beszámolót hallgattak meg a vállalat első félévi gazdasági eredményeiről, a bérfejlesztésről, a szociális és a munkavédelmi helyzet alakulásáról, valamint a vállalati szakszervezeti bizottság és az alapszervezetek vezető és irányító munkájáról.

Ezt követően a titkárság, a központi vezetőség osztályainak véleménye alapján, értékelte a vszb munkáját. A vezető és irányító munkában elért eredményekért, a gazdasági vezetőkkel és a pártszervezetekkel kialakított gyümölcsöző együttműködésért elismerését fejezte ki *Henyei Ferenc* vszb-titkárnak és *Varga Józsefné* szervező titkárnak. Ezután a titkárság a szakszervezeti munka további javítását szolgáló javaslatokat fogadott el.

Mindent a vendégért

Szerződéses formában üzemel az Utasellátó újpesti büféje

Az Utasellátó Vállalat 136-os újpesti büféje április elsejétől szerződéses formában üzemel. A belkereskedelmi miniszter tavaly hozott rendeletet a vendéglátás és a kiskereskedelem új üzemeltetési módjairól. A rendelet célja érdekeltté tenni az üzletben dolgozókat, ezáltal jobb ellátást és színvonalasabb kiszolgálást biztosítani a vendégeknek, vásárlóknak.

— *A versenytárgyaláson egyedül vettem részt* — mondja *Tóth István* üzletvezető. — *Így a kikiáltási áron 1 millió 166 ezer forintos átalánydíjért megkaptam az üzletet három évi üzemeltetésre.* Az összeget havi részletben kell befizetni a vállalatnak. Ezen kívül nekünk kell fizetni a bevételből az üzemeltetés költségeit is. Nem mindegy, mekkora forgalmat bonyolítunk le és az sem közömbös, hogy milyen költséggel.

— Milyen ételeket fogyaszthat az utas, a vendég az újpesti büfében?

— *A hagyományos lángos, kocsonya és szendvics mellett a melegételek széles választékát* — mondja a vezető. — *Kínálunk pirított májat, babgulyást, rántott szeletet, sertés flekkent, cigánypecsenyét, zuzapörköltet. Kaphat a vendég kívánságának megfelelően bármilyen ételt, ha az elkészítéshez szükséges anyagok a rendelkezésre állnak.*

A büfében két, egyenként 10 hektoliteres sörtankot szereltek be. Így a vendég a nyitvatartási idő kezdetétől, reggel 9 órától este nyolcig fogyaszthat sört az ételek mellé. Használaton kívüli helyiségekből konyhát alakítottak ki, amely a kiépített mellékhelyiségeivel megfelel a szigorú egészségügyi előírásoknak.

A vendégeket nagyrészt a gyomrukon keresztül lehet megfogni... Úgy hírlik, a környező üzemek munkásainak is kedvelt étkező helye lett az újpesti vasútállomás büféje.

— *Nekünk elsősorban az utasok kiszolgálása a feladatunk* — érvel az üzletvezető. *Ennek ellenére szívesen látunk minden helybeli vendéget. A MÁV érdekeinek megfelelően megszüntettük a peronon való értékesítést. A vonatra igyekvőket soron kívül kiszolgáljuk. A vasutasok a jövőben is előnyt élveznek nálunk. Jó a kapcsolatunk az állomásvezetéssel is.*

Az utazóközönség, a MÁV és a vasutasok kiszolgálását magasabb színvonalon ellátó üzletben dolgozók minden bizonnyal megtalálják egyéni boldogulásukat is az új rendszerű üzemeltetésben.

Sz. Jakab

Vöröskeresztes mintaszervezet

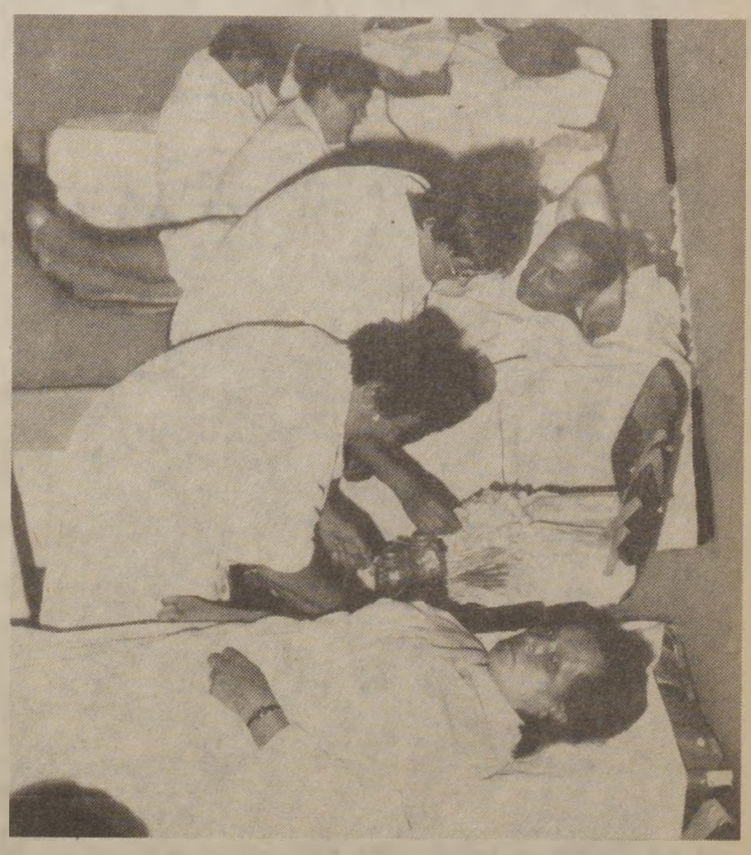
A Keleti csomópont vöröskeresztes szervezete nemrégen nagyaktíva-értekezlet keretében értékelte az 1980-as évi munkáját. A hatszázötven tagot számláló szervezet a VIII. kerületben a legjobbak közé tartozik. Tavaly például négyszáztizenhatan 146 liter vért adtak térítésmentesen. Ezért most ötödször nyerték el a *Vöröskeresztes Mintaszervezet* megtisztelő címet, amelyet *dr. Simon Árpád*, a VIII. kerületi vezetőség alelnöke adott át *Kónya János* titkárnak.

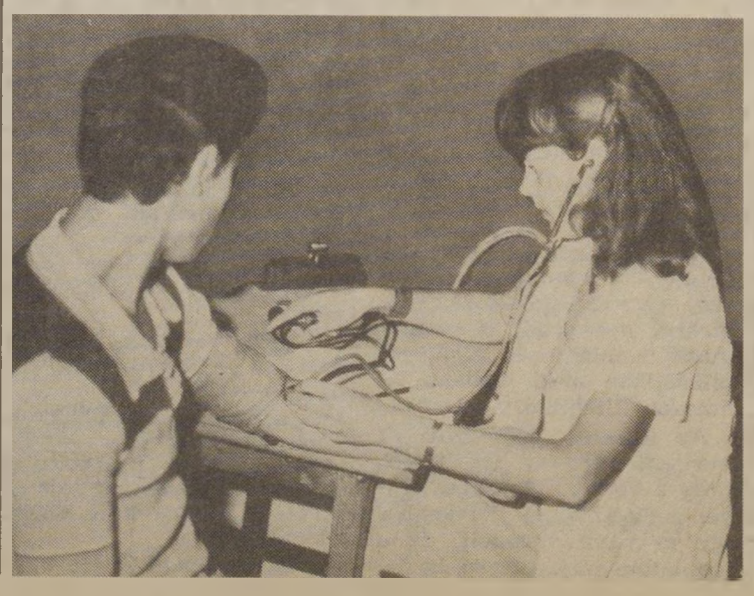
Mint a beszámolóból kitűnt, a Keleti vöröskeresztesek évről évre aktívabban végzik társadalmi munkájukat. Tavaly harmincan végezték el az újraélesztési tanfolyamot, tizennégy kollektíva kapta a tiszta szolgálati helyért járó elismerő oklevelet. Egyébként ez alkalommal a szervezet hetvenöt tagját részesítették különböző kitüntetésben. A legmagasabb elismerést *Antal Gyula* mozdonyvezető érdemelte ki: ötvenszeres véradásért az úgynevezett *Sárga szalagos aranyplakettel* tüntették ki. Húsz aktivista kapott környezetvédelmi emlékérmet.

(s)

Véradónap a járműjavítóban

A székesfehérvári járműjavító vöröskeresztes szervezete és szakszervezeti bizottsága a közelmúltban térítésmentes véradónapot rendezett, amelyen 200 dolgozó összesen 75 liter vért adott. A járműjavító vöröskeresztes alapszervezetének vezetősége nemrég köszöntötte alapító tagjait, akik között olyan dolgozók is vannak, akik 25-30 éve rendszeres véradók. Az alapszervezetet az idén — eddigi kimagasló teljesítményéért a Fejér megyei kórház vértranszfúziós állomása ezüst serleggel tüntette ki.





Orvosi vizsgálat véradás előtt

Pillanatkép a véradásról. A transzfúziós állomás dolgozói és a donorok

(Jáni Tibor felvételei)

Nyugdíjasait látta vendégül a szombathelyi szertárfőnökség

A *szombathelyi szertárfőnökség* gazdasági vezetői, párt- és szakszervezeti bizottsága július 3-án családias hangulatú összejövetelen látták vendégül nyugdíjba vonult dolgozóikat. A találkozóra, amelynek szervezéséből a Vöröskereszt helyi alapszervezete is kivette a részét, az oktatási főnökségen került sor.

A rendezvényen, amelynek családias hangulatát csak emelte, hogy minden nyugdíjast házastársával együtt láttak vendégül, közel ötvenen vettek részt. A nyugdíjasokat a szertárfőnök helyettese köszöntötte, majd az uzsonna elfogyasztása után az alkalomhoz illő, kellemes zeneszó mellett baráti hangulatú beszélgetéssel folytatódott a találkozó.

Búcsúzáskor a vendéglátók virággal kedveskedtek a hölgyeknek. A megvendégeltek pedig boldogan és elérzékenyülve köszönték meg a kedves megemlékezést. Hangsúlyozták: *bár a tényleges vasúti szolgálatot befejezték, de azért úgy érzik, ma is a vasúthoz tartoznak — nem felejtették el őket.*

Szombath György

Társadalmi munkában

A MÁV Szombathelyi Biztosítóberendezési Fenntartási Főnökség *Derkovits Gyula* brigádja 1977-ben alakult. A hálózat- és berendezésfelügyeletnél dolgozó 12-tagú kollektíva műszerészekből, technológusokból és műszaki rajzolókból áll.

A brigád benevezett a Szakszervezetek Budapesti Tanácsa, a fővárosi KISZ-bizottság, a a Népszava, a Magyar Ifjúság, az Esti Hírlap és az Ifjúsági Magazin által januárban indított ötfordulós vetélkedősorozatra, amelynek témája a korszerű ember volt. A közel huszonötezer részvevő között — a szocialista brigádok kategóriájában — előkelő helyezést ért el a brigád öttagú csapata.

Május 30-án, a MOM Művelődési Házban rendezett elődöntőn versenyző húsz csapat közül *a kilencedik helyet szerezték meg*, s részvevői lehettek a döntőnek. A pesterzsébeti Csili Művelődési Központban rendezett döntőn az ország tíz legjobb szocialista brigádja közül *kilencedikek lettek.*

Teljesítette a brigád az év elején tett társadalmi felajánlásait is. *Vállalták többek között a Szombathelyen 15 éve társadalmi munkával létesített gyermekközlekedési park automata fényjelzős berendezésének megépítését.* Az ehhez szükséges anyagokat az igazgatóság bocsátotta rendelkezésükre. A munkában segített a járműjavító *Dózsa György* szocialista brigád is. A kollektívák 1200 óra társadalmi munkájának értéke 300 ezer forint.

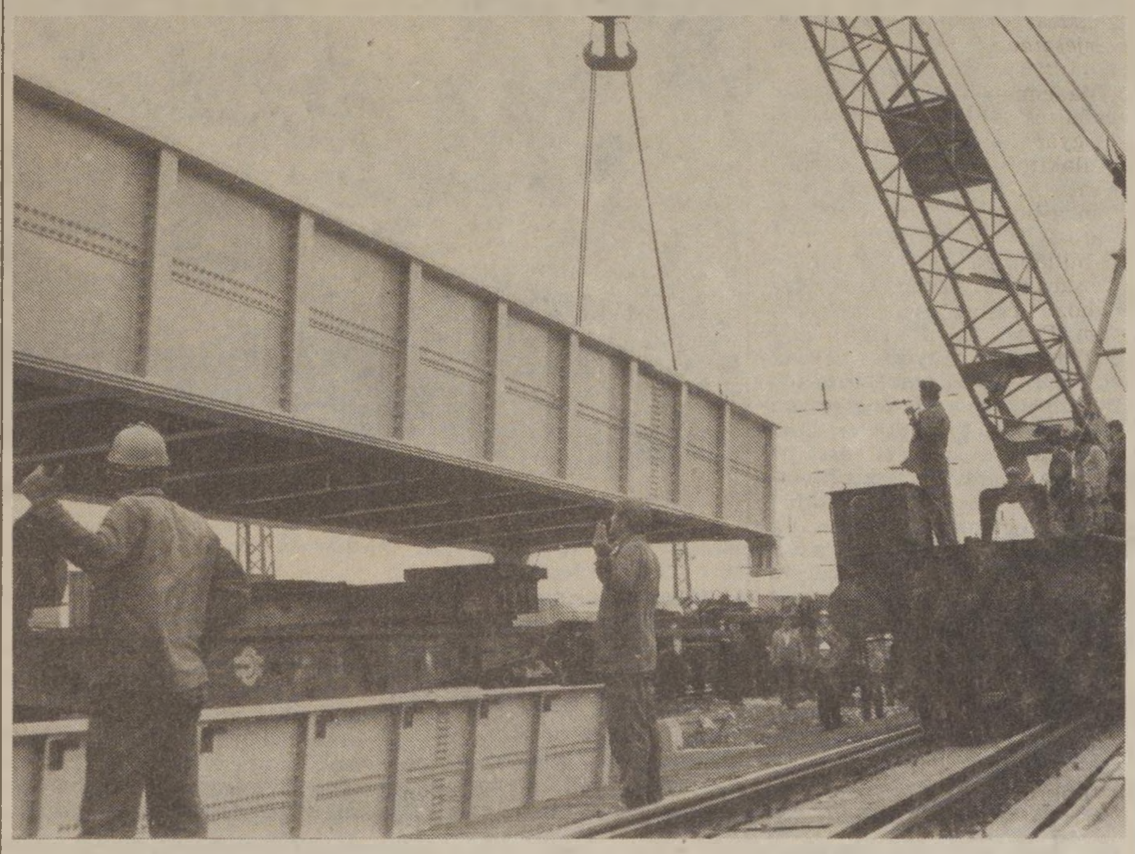
Május 30-án a gyermeknap alkalmával — az új berendezés premierjén, egy KRESZ-vetélkedőn a hazai résztvevők mellett csehszlovák és jugoszláv vendégek is elismerően nyilatkoztak a „miniatűr" forgalomirányító automatákról.

A Derkovits Gyula szocialista brigád a KISZ-kongresszus tiszteletére a Győr—Szombathely közötti vonal korszerűsítésénél is segédkezett. Porpác állomáson biztosítóberendezést szereltek.

Sz. Jakab István

Nem mindennapi munka

MÁV-hidászok az Üllői úton



A vasúti vagonokról a daru segítségével leemelik a híd alkatrészeit

(Óvári Árpád felvétele)

Az Üllői út Nagyvárad tér és Ecseri út közötti szakaszán július 29-én, a déli órákban úgy tűnt, mintha kihalt volna az élet. Az egyébként forgalmas útvonalon 11 és 13 óra között egyetlen gépkocsi sem haladt át. Ezt az útszakaszt azért zárták le, mert az Üllői utat átívelő vasúti hídon két EDK—1000-es (egyenként 100 tonnás) daru jelezte, hogy nem mindennapi munkába fogtak a MÁV-hidászok.

Tizenegy óra után 20 perccel megfeszültek az óriási emelőgépek karvastagságú drótkötelei és a 85 tonnás hídszerkezet papírlapként lebegett a levegőben. *Huszák Pál* és kilenctagú munkatársainak figyelmes munkája nyomán az acélkolosszus egy órán belül a helyére került.

A hídjavítás előzményeiről *Tóth Józsefet*, a budapesti vasútigazgatóság hídcsoportjának vezetőjét kérdeztük, aki ezzel kapcsolatban elmondta, hogy az Üllői úti vasúti felüljárót sajnos nem a természetes elhasználódás miatt kellett felújítani, hanem azért, *mert egy figyelmetlen gépkocsivezető magasrakományú gépkocsijával ez év június 18-án neki hajtott.*

Ez a híd, amelyet így rongáltak meg, egy a sok közül. A MÁV hálózatán 198 felüljárót tartanak számon, ebből hatvan a főváros területén van. Az utóbbiak közül hat híd — *a Kőbányai úti, a Fertő-Vajda Péter úti, a Hamzsabégi úti, az Üllői út, a Vágóhíd utcai és a Villányi úti* — íveli át a legforgalmasabb közutakat. Következésként ezek alatt járnak el a legnagyobb tehergépkocsik. Ez még nem is lenne baj, csak sok esetben magasrakományt visznek útvonal-engedély nélkül. Ez volt az oka a tavaly szeptember 19-én történt Kőbányai úti vasúti híd rongálásának is, ahol egy tréleren szállított munkagép gémje nekiütközött a tartópillérnek. Hajszálon múlott, hogy tömegbaleset nem történt.

Az okok közé tartozik még, hogy a gépkocsikat üzemeltető vállalatok nem mérik meg a rakomány magasságát mielőtt azzal a gépkocsik elindulnak. De olyan eset is előfordult már, hogy a híd alatt magasították az úttestet, utána nem jelentették be a változást. Így a híd és az út közötti távolság valamelyest szűkebb lett.

Tóth József arról is tájékoztatott még, hogy a MÁV a jövőben úgynevezett védőkapukkal látja el a veszélyesebb helyen levő hidak bejáratait.

S. R.

Felújították az irányítótornyot

Székesfehérvár állomás II-es számú irányítótornyát harminc évvel ezelőtt építették. Ez idő alatt elhasználódott az épület, időszerűvé vált külső és belső felújítása.

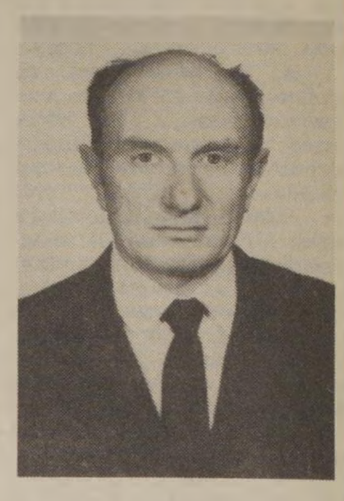
A felújítást a MÁV Jobb parti épületfenntartási főnökség 2-es számú építésvezetősége vállalta. A szocialista brigádok és a KISZ-fiatalok elhatározták, hogy a vasutasnapra befejezik a munkát. Jó munkaszervezéssel, a forgalom akadályozása nélkül sikerült vállalásukat teljesíteni.

A külső munkálatokkal egy időben kicserélték az ugyancsak elhasználódott 170 méter hosszú, 200 mm-es átmérőjű ipari víznyomóvezetéket is, amely a torony vízellátását biztosítja. (Képünkön: *a felújított irányítótorony épülete).*



Kiváló vasutas

Harmincöt év tengelyen



Alacsony, halk beszédű ember *Hideg László.* Rangja főellenőr, beosztása vonatvezető a Budapest-Nyugati pályaudvaron. A felszabadulás után indult Jászszentlászlóról, hogy megkeresse szerencséjét. 1946-ban lépett a vasút szolgálatába. Gyermekkori álma volt, hogy az államvasutaknál kalauz lehessen.

— *Már gyermekkoromban, kiskunmajsai iskolásként megtetszett a vasút. Vonzónak, érdekesnek találtam ezt a munkát. Tizennyolc évesen kértem felvételemet, Ferencvárosba, a vasút szívébe kerültem, s mint vonatfékező, bejártam az országot. Első utam — egy szénvonattal — Dombóvárra vitt. Bőcs Mihály oktatótiszttől tanultam a szakmát, a fegyelmet.*

Rövidesen megszerezte szakvizsgáit, és attól kezdve vonatvezetőként és jegyvizsgálóként egyaránt utazott.

— *Harmincöt évet töltöttem „tengelyen". A mintegy kétmillió tengelykilométer ijesztőnek tűnik.*

Hideg László a pontos és fegyelmezett munkát a felszabadulást követő évtizedben sajátította el. Lényévé vált a fegyelem, amely ma is meghatározza egyéniségét.

— Abban az időben még nagy, egy plusz három vonatkísérő szakaszok utaztak a vonatokkal, és ha a vonatvezető megengedte, felvehettem a vonatterhelési kimutatást, elkészíthettem a menetokmányokat. *Büszke voltam, ha rám bízott valami munkát.*

A Budapest-Nyugati pályaudvarra 1948-ban került, ahol rövid megszakítástól eltekintve dolgozott. Jegyvizsgáló volt, s amikor vonatvezetőnek tették, sajnálta a személyvonatokat, amelyeknek szolgálati fülkéje, kalauzkocsija merőben más világot jelentett számára.

— *Zombori János volt az első vonatvezetőm. A kalauztáskát Szabó Kálmán felügyelete alatt akasztottam először a nyakamba.* E neveket hordozom magamban, és jó emlékezettel gondolok vissza rájuk. Később „zónázó" fordulóban utaztam. Szeged, Lajosmizse, Szob, Debrecen látványa bennem él. A kerekek zajából tudja az ember, hogy merre jár. *Hunyt szemmel is látom a jelzőket, a figyelmeztető jeleket, és a kitérők szép ívét, ahogy haladunk egy-egy állomás felé.*

Vonatfékezőből kalauz, majd vonatvezető lett — belföldi vonatokon. Ám az előrelépést a nemzetközi forda jelentette: *más volt a követelmény.* A Balt Orient Expressz, a Hungária, a Metropol...

— *A hozzánk látogató külföldiek velünk találkoztak először. Nem mindegy, hogy ekkor milyen benyomások érik őket.*

Eközben a tanulóból már mester lett; ő tanította a fiatalokat a szakma gyakorlati fogásaira, titkaira. Három és fél évtized. Sok pihenő nélküli munka, hogy a vasút menjen. Szolíd, szerény szavakkal beszél. Hangsúlytalanul.

— *A társadalmi munkát is a szakmaival azonos hittel és szeretettel végeztem. Mindkettő fontosságában hittem.*

Több mint tíz évig volt pártvezetőségi tag a vonatkísérőknél, és ma is pártbizalmi. Ugyancsak tíz éven át szocialista brigádot vezetett. Ma is önkéntes határőr. *Munkáját ötször fémjelezte Kiváló dolgozó kitüntetés.* Jó munkájára jellemző, hogy a munkafegyelmi intézkedési lapja még 35 év után is üres. Legutóbb, a 31. vasutasnapon pedig Kiváló vasutas kitüntetésben részesült.

Szabó Béla

ÚTKÖZBEN

A kalauznő esete a vagányokkal

Nyíregyháza felé robogott velünk a gyorsvonat. A kocsi egyik részén nyolc-tíz fiatal emberből álló hangos társaság. Vad kártyacsata folyt, s a lapok csattogását trágár felkiáltások kísérték.

A vég nélküli ocsmány beszéd hallatán megszólalt egy idősebb férfi:

— Fiúk! Modorálják magukat egy kicsit. Nem látják, hogy gyerekek és nők is vannak?

— *Csiba, öreg!* — vihogott egy fekete loboncos hajú legény — *magának nem osztottunk lapot.*

— Hát majd osztok én neked egy akkora pofont — gurult hirtelen méregbe az idősebb férfi —, hogy kirepülsz az ablakon. Szemtelen, neveletlen kölyke.

A fiatalember felugrott. Egy percre abbamaradt a kártyázás, s a többiek is olyan szemekkel méregették a rendreutasítót, mintha a következő pillanatban neki kellene az ablakon kirepülni.

Az idősebb férfit csak az mentette meg az inzultustól, hogy a női utasok hangos szóval melléálltak. A fiatalember így morogva visszaült, de a mosdatlan szájú beszéd, ha lehet, még ordenárébb hangon folyt tovább.

Az utasok hiába méltatlankodtak. Míg végül jött a jegyvizsgáló.

— *No, ez se fog itt rendet csinálni* — dünnyögte az idősebb férfi, lévén a kalauz vékonyka, kis szőke hölgy. De azért az utasok mindjárt szóvá tették, hogy tűrhetetlen, amit művelnek ezek a fiatal emberek.

— Nehogy elhiggye már nekik — szólt az egyik, s két sörösüveget dobott ki az ablakon.

— *Már az is rendetlenség, fiúk, hogy üvegeket dobálnak ki az ablakon* — szólt a kalauznő, és udvariasan kérte tőlük is a jegyeket.

— Előbb húzzon egyet ebből, e! — nyújtott egy tele üveget valamelyik.

— *Szolgálatban nem iszom* — hárította el a kínálatot a hölgy.

— Pedig stramm csajnak nézel ki! — szólalt meg egy bajuszos legény.

Az utasok elszörnyülködtek, s lélegzetvisszafojtva várták: hogyan utasítja tiszteletre a merész fiatalembert a kalauznő, de a válasza még engem is mellbelökött.

— *Te sem nézel ki egy utolsó krapeknak* — tegezte viszsza az utast —, s ha vonaton is tudnál viselkedni, lehet, hogy szabad időmben leülnék veled még egy pohár italra is.

A hangos társaság olyan paff lett, mintha villám csapott volna közéjük. A fiatalember még a kártyát is ledobta a kezéből és felállt.

— Bocsánat — vigyorgott kényszeredetten —, s ha megengedi, én szaván fognám. Nyíregyházán úgyis várni kell a naményi vonatra két órát. Ha csakugyan elfogad tőlünk egy pohár italt, hát meghívjuk a restibe. Rendben?

— *Az attól függ* — mosolygott a kalauznő —, *hogy a kocsiban lévő többi utas mit mond Nyíregyházán, mielőtt majd leszáll.*

— No, én leszállítanám ezeket a mocskos szájúakat a legközelebbi állomáson — berzenkedett egy asszonyság, akinek éppen a jegyét kezelte a kalauznő.

— Nem rossz gyerekek ezek — jegyezte meg —, csak néha megfeledkeznek magukról.

— És csakugyan leülne velük, lelkem?

— *Miért ne? Ha ezután nem botránkoztatnak meg senkit az utasok közül.*

Ezen a kijelentésen legjobban az idősebb férfi csodálkozott. S amikor a kalauznő elhagyta a kocsit, csodák csodája: a kártyázó társaság egyik-másikától csak néha hallatszott egy-egy kifogásolható csúnya szó, de a bajuszos mindjárt letorkolta az illetőt.

Egy szó, mint száz, ezután el lehetett viselni őket.

Kíváncsi voltam, mi lesz a végállomáson.

Leszállás előtt jött a kalauz, és kérdőn nézett az utasokra.

— Na most szóljon! Szóljon csak most is — állt fel a bajuszos fiatalember, s merően nézett az öregúrra.

— *Nekem megvan a véleményem magukról.*

— Na jól van, papa. De most, hogy modoráltuk magunkat?

— *Én így sem ülnék le egy asztalhoz ilyen társasággal.*

— No hiszen, nem is magát hívtuk mi egy pohár italra, hanem a kalauz kisaszszonyt.

Én sem sajnálom az időt, s magam is beültem a nyíregyházi állomás vendéglőjébe, ahol egy félóra múlva a csodálatos pszichológiai érzékkel megáldott kalauznő a társaság közé ült...

Dávid József

Pécsi vasútigazgatóság:

Konténerekkel pótolják a fedett kocsik hiányát

Előrelátó intézkedések a répaszezon sikere érdekében

— Hol tart az idei célkitűzések teljesítésével a pécsi vasútigazgatóság? — Erről kérdeztük a minap *Hardi Emil* üzemviteli osztályvezetőt.

— *Áruszállítási tervünk időarányos részét tekintve nem lehetünk elégedettek az eddigi teljesítéssel* — mondotta. — Kevesebb árut adtak fel a fuvaroztatók, mint vártuk. Ennek oka, hogy a korábbi kocsiellátási gondokat elkerülendő, számos vállalat, gazdaság a közútra terelte szállításait. *Most sorra látogatjuk a vállalatokat, hogy minél többen újra a vasutat válasszák partnerül.* Az olyan, tömegárut nagy mennyiségben fogadó vállalatokkal is igyekszünk még szorosabbá tenni kapcsolatainkat, mint a TÜZÉP-ek és az építő vállalatok.

— Melyek voltak az első félévi munkájuk legfontosabb jellemzői?

— A személyszállítás területén javultak az eredményeink. Dolgozóink helyesen éltek az adott lehetőségekkel, eleget tettek a fokozott biztonság és a kultúrált utazás követelményeinek. Ide tartozik például, *hogy igazgatóságunk valamennyi Bz és MDa szerelvényében az országban elsőként megoldottuk a hangos utastájékoztatást.* A pécsi üzemfőnökség dolgozói végezték el a szükséges szerelési munkálatokat, s ezzel hozzájárultak a személyszállítás színvonalának emeléséhez.

— Apróság, de a figyelmesség jele, ezért megemlítem — folytatta Hardi Emil —, *hogy Siófok állomáson, ahol nagyon sok fővárosi utas fordul meg, bevezettük a budapesti autóbusz- és villamosjegyek árusítását.* Az első félévben közel három százalékkal növekedett a személyszállítás díjbevétele. Ez a forgalom növekedésére utal, s bennünket arra késztet, hogy a vasút népszerűségét tovább növeljük. Az Állami Ifjúsági Bizottság kérésére a nyári idényben hetenként közvetlen vonatot közlekedtetünk *Budapest—Bóly—Mohács* között, az építőtáborba utazó fiatalok számára. Az üdülő budapesti fiatalokat ugyancsak különvonattal visszük *Balatonmáriafürdőre*, a kéthetenkénti váltáskor.

— *Az áruszállításban* — folytatta az üzemviteli osztályvezető — *az export-import, valamint a tranzitforgalom zavartalan lebonyolítását tekintjük a legfontosabb első félévi eredményünknek.* S természetesen azt is, hogy az olyan nagy fuvaroztatóink kocsiigényeit, mint a szénbányák, az erdőgazdaságok, a gabonaforgalmi vállalatok, a kavicsbányák, sikerült maradéktalanul kielégíteni.

— Mire összpontosítja figyelmét az üzemviteli osztály most, a második félév elején? — kérdeztük.

— A már említett, árutonna növelő kezdeményezéseinken túlmenően az őszi forgalom jó előkészítésére. Növekszik a gabonaszállítás és ezzel a fedettkocsi igény is. *A hiány áthidalására jó módszer, hogy 20 tonnás konténerekkel továbbítsuk a terményt.* Erről már megállapodást is kötöttünk a Bólyi Mezőgazdasági Kombináttal, valamint a Dalmandi és a Tamási Állami Gazdaságokkal. *Igyekszünk kiterjeszteni a rakva-rakott konténerforgalmat is.* Jó példája ennek a Kanizsai Bútorgyár és a Dunaújvárosi Papírgyár között egy hónapja kialakított fuvarozási rendszerünk. A konténerek, amelyekben a bútort küldik a dunaújvárosi üzletekbe, visszaútban a hullámpapírt viszik Nagykanizsára a bútorok csomagolásához. *A nagykonténer-forgalom Pécs állomáson most kerül megszervezésre saját autódarunk felhasználásával.* Balatonbogláron, Nagykanizsán és Bólyon vállalati daruk segítik a konténeres szállítást, hogy a fedettkocsik hiánya ne késleltesse az áru továbbítását. Konténer forgalmunkban így mintegy 50. helyenként 100 százalékos növekedéssel számolunk a múlt évihez viszonyítva.

— Kész terveink vannak már a cukorrépakampány lebonyolítására, s ezeket most egyeztetjük partnereinkkel, így elsősorban a Kaposvári és az Ercsi Cukorgyárral. Területünkről szállítunk majd cukorrépát Ácsra és Sárvárra is. *A jól bevált módszerrel, kötött fordaszerelvényekkel végezzük majd a répaszállítás jelentős részét.* A nagyharsányi „cukorkövet" is ilyen vonatokkal hordjuk a cukorgyáraknak. S e fordák közlekedése csak 30 órát vesz igénybe. A korábbi 48-72 órával szemben ez igen jelentős eredmény, amivel lényegesen hatékonyabbá tesszük a rendelkezésünkre álló kapacitás kihasználását — mondotta befejezésül Hardi Emil.

L. J.

Élenjáró szolgálati hely



Kál-Kápolna állomáson ilyenkor nyáron különösen nagy a forgalom. A hétvégeken ötezer utas is megfordul itt. Naponta kétszáz szerelvényt fogadnak, illetve indítanak a vasutasok. Az első félévben 48 ezer tonna terményt raktak vagonba és szállítottak el, majdnem egyszerannyit, mint tavaly ilyenkor. Az állomást az idén Élenjáró szolgálati hely címmel tüntették ki.



1. kép:

Vonatra váró utasok az állomáson

2. kép:

— Már készül az új, korszerű felvételi épület — mondja Tóth Tibor állomásfőnök

3. kép:

Még szükség van az öreg gőzösre is, de a szárnyvonalakon már motorvonat közlekedik

4. kép:

Félautomata biztosító berendezés segíti a forgalomirányítók munkáját. A jövő év végén ezt is automatizálják

(Szabó Sándor felvételei)



EGYPERCES INTERJÚ A KITÜNTETETT FŐMÉRNÖKKEL

Vallomás a vasutashivatásról

Sasi István — a miskolci vontatási főnökség főmérnöke — még fiatal ember, de hajában már ősz szálak vegyülnek. Nem csoda, hiszen a főnökséghez tartozó vonalakon naponta 73 villany és 67 dízelmozdony fut, amelyek üzembiztonságáért ő a felelős.

Eddigi tevékenységéért az idei vasutasnapon *Kiváló Munkáért* kitüntetésben részesítették.

— Húsz éve dolgozom a vasútnál, de egy kis túlzással azt is mondhatnám, hogy gyermekkorom óta, hiszen aki vasutascsaládban nő fel az korán megismeri a vasút légkörét. *A vasút nekem nemcsak megélhetési lehetőség, hanem életforma is.* Tudásom, alkotókedvem ebben a közegben bontakozhatott ki.

— Ez az életforma nem a főmérnöki státusszal kezdődött.

— Nem, hiszen a szakgimnáziumot elvégezve, az egyetemi diploma megszerzése után sok beosztásban dolgoztam. Ezt a szakmát csak így lehet igazán megtanulni.

— Mit tart a legemlékezetesebb élményének?

— *1969 telén egy hótisztító szerelvény parancsnoka voltam. A Dunántúlon hóval betemetett személyvonatokat, bányászjáratokat szabadítottunk ki. Akkor döbbentem rá, hogy milyen nagy dolog a vasút...*

— Mivel tölti szabad idejét?

— Van egy hétvégi telkem és személygépkocsim. A feleségemmel együtt számunkra ez jelenti a kikapcsolódást. Amikor hazatérek a kertemből, az első dolgom telefonon hívni a főnökséget, hogy nincs-e valami probléma.

— És ha van?

— Akkor természetesen besietek. Egyébként a szabad időmet sem csak a telken töltöm, hiszen tagja vagyok a főnökség pártbizottságának, elnöke a szakszervezet műszaki, gazdasági bizottságának, és ha társadalmi munkáról van szó, nekem ott is illik az elsők közt lenni.

— Mivel akad több gondja: az emberekkel vagy a technikával?

— Az emberekkel meg tudom értetni magam. Ma már egyre stabilabb a gárda. A gépekkel, illetve egyes alkatrészek beszerzésével azonban vannak gondjaink. De erre nem lehet hivatkozni. *A vonatoknak menni kell. A gépparknak mindig jó állapotban kell lenni.*

Dávid József

Vetélkedő

Nemrég a szakszervezetek Szolnok megyei Tanácsa vetélkedő sorozatot indított a szocialista brigádok részére. Ennek célja a Szovjetunió politikai, gazdasági és kulturális életének megismerése. A munkahelyi döntőt a kisújszállási pft. főnökség brigádjai is megrendezték. A Komarov, Rákóczi és a Lenin brigád szerepelt a legjobban. Az első három helyezett csapat tagjai pénzjutalmat és jutalomszabadságot kaptak. Az első két brigád pedig részt vesz a városi döntőn.

KISMŰHELY A KELETIBEN

A Keleti pályaudvar érkezési oldalán egy kis műhely található. Ajtaja a peronra nyílik. Egy hattagú brigád munkahelye ez. Közülük négyen a vezérlőkocsik karbantartásával, ketten pedig az akkumulátorok töltésével, felújításával foglalkoznak. A jobb oldali fal mellett speciális rendeltetésű fémszekrények sorakoznak.

— *Ezekben töltjük a telepeket* — magyarázza *Fazekas Imre* akkumulátorkezelő. — *Azért kell így elzárni töltésnél az akkumulátorokat, mert akadhat közöttük zárlatos is és az felrobbanhat.*

— Hány akkumulátort kezelnek havonta?

— Négyszázötvenet-ötszázat. Ezen kívül mi tartjuk karban az állomáson és a pénztárfőnökségen tárolt, úgynevezett vészakkumulátorokat is, amelyeket akkor működtetnek, ha hálózati áramkimaradás van.

Fazekas Imre 1977-től kezeli az akkumulátorokat. Azelőtt a Keleti vontatási főnökségen dolgozott. Ahhoz a gárdához tartozik, amelynek tagjai elsőként foglalkoztak a „szili" mozdonyokkal. *1950 óta szakszervezeti bizalmi.*

A műhelybe egy magas, napbarnított arcú ember lép be. *Katona József*, a csoport megbízott vezetője.

— Eléggé csendes ez a műhely — jegyzem meg.

— *Annál többet dolgozunk kint,* — válaszolja. *Most jött be a nagykátai „tolivonat", hamarosan indulnia kell vissza. A mozdonyvezető jelentette, hogy baj van a vezérléssel. Ketten próbáljuk kijavítani; csak egy szerszámért szaladtam be.*

Vele tartok. A vezérlőkocsiban lábszárvastagságú kábelkötegek, műszerek sokasága között keresik a zárlatos vezetéket a szerelők. A hibát hamarosan megtalálják, a vonat késés nélkül indulhat. Ezután jut egy kis idő beszélgetésre.

— *Mi tartjuk karban a Keletibe és Józsefváros állomásra érkező, illetve onnan induló „tolivonatok" vezérlőkocsijait, összesen ötvenet* — mondja Katona József.

— Ez nem könnyű feladat, mert a szerkezetek régiek, elhasználódtak. Hogy mégis sikerül boldogulni velük, az annak is köszönhető, hogy nálunk rendkívül jó a munkahelyi légkör. Sokszor a szabadnapunkat is feláldozzuk a munka miatt.

Az akkumulátortöltő műhely hamarosan új technológiára áll át. Nagyobb kapacitású japán gyártmányú akkumulátorokkal cserélik ki a régieket, ezért át kell alakítani a meglevő töltőket. Ezentúl az akkumulátorok 11 óra helyett 29 óráig üzemelhetnek.

Séra Sándor



MÁV KOLLEKTÍV SZERZŐDÉS 1981–85 (5.)

A pihenőidőre vonatkozó szabályok

Alkotmányunk 56. §-a szerint a *Magyar Népköztársaság* a pihenéshez való jogot a munkaidő törvényes megállapításával, fizetett szabadság biztosításával, és az üdülés megszervezésével biztosítja dolgozói részére. Ennek az alkotmányos alapelvnek a részletes jogi szabályozása a *Munka Törvénykönyvében* és a kollektív szerződésben található.

A Munka Törvénykönyve 40. §-a előírja, hogy a dolgozónak a munkaidő megszakításával lehetőséget kell biztosítani az étkezésre. A jelenleg hatályos szabályok szerint a munkaközi szünetet a kollektív szerződés munkaidőn belül is biztosíthatja. *A munkaközi szünetre vonatkozóan az ötnapos munkahét bevezetésekor új szabályok lépnek életbe,* ezért az 1976—1980. évre szóló MÁV Kollektív Szerződés 34. §-a, mely ezt a kérdést szabályozza, az ötnapos munkahét bevezetésének időpontjáig hatályban maradt.

A munkaközi szünet időtartama ez idő szerint munkanaponként fél óra. A munkaközi szünet munkaidőn belül jár a központi szerveknél, a szolgálati főnökségek központjaiban foglalkoztatott dolgozók, valamint az utazó, illetőleg a forduló szolgálatot ellátó dolgozóknak. *Azok a dolgozók, akik a munkaközi szünetet munkaidejük megszakításával, vagy-is munkaidőn kívül kapják, erre az időre 3,50 Ft díjazásban részesülnek.* Az ötnapos munkahét bevezetéséről szóló 1013/1981. (IV. 27.) MT számú határozat értelmében az ötnapos munkahét bevezetésével egyidejűleg a munkaközi szünetnek a törvényes munkaidő terhére történő kiadását meg kell szüntetni. A munkaközi szünet díjazása címén pénzben részesülő dolgozók bérét ezzel az összeggel meg kell emelni. Az említett intézkedéssel egyidejűleg a munkaközi szünet díjazása is megszűnik.

Hetenként jár egy pihenőnap

Az új kollektív szerződésben szerepel, hogy a 34. § (munkaközi szünet) szabálya az ötnapos munkahét bevezetésével egyidejűleg kerül megállapításra. Az erre vonatkozó tervezet előzetesen a dolgozók elé kerül megvitatás végett.

1980. január 1-től hatályos a *Munka Törvénykönyvének* az a rendelkezése, melynek értelmében a dolgozó részére napi munkájának befejezése és a másnapi munkakezdés között egybefüggő, *legalább 11 óra pihenőidőt (napi pihenőidő) kell biztosítani.* A kollektív szerződés egyes munkakörökben ennél rövidebb, de legalább 8 óra pihenőidőt is megállapíthat. A MÁV Kollektív Szerződés csak készenlét alatt előforduló munka esetében élt e felhatalmazással. A kollektív szerződés 32. §-a előírja, hogy ha a dolgozó a készenlét alatt munkát is végez, és ennek időtartama a 6 órát nem haladja meg, ez esetben 8 óra egybefüggő pihenőidő illeti meg, melynek tartamát a készenlét helyére történt visszaérkezéstől kell számítani. Egyéb esetekben a Munka Törvénykönyve hivatkozott előírását, vagyis 11 óra napi pihenőidőt kell biztosítani. A munkaidő beosztásából adódóan általában ennél hosszabb napi pihenőidő jelentkezik, ezért ennek az előírásnak elsősorban túlmunkánál van különösen jelentősége. Ekkor kell ügyelni arra, hogy a dolgozó napi pihenőideje meglegyen. Ha például 22 óráig túlmunkát végez, csak a napi pihenőidő, tehát 11 óra elteltével, vagyis másnap 9 órakor kell munkára jelentkeznie, akkor is, ha a munkarend szerint a munkaidőkezdés 7 óra.

A Munka Törvénykönyve 41. § (2) bekezdése értelmében *a dolgozónak hetenként egy pihenőnap jár.* A pihenőnapnak, ha a kollektív szerződés másként nem rendelkezik, vasárnapra kell esnie. A dolgozók többségének a heti pihenőnapja tehát a vasárnap, ez az általános. A MÁV-nál azonban folyamatos üzemeltetés folyik, ezért a forgalommal összefüggő munkakörben szolgálatot teljesítő forduló-, illetőleg utazó szolgálatot ellátó dolgozók heti pihenőnapját az általánostól eltérően, *a Munka Törvénykönyve által adott felhatalmazás alapján, a MÁV Kollektív Szerződés határozta meg.* Az erre vonatkozó előírások a kollektív szerződés 35. §-ában találhatók. (Ezzel kapcsolatban 106300/1979. szám alatt végrehajtási utasítás jelent meg a MÁV Hiv. Lap 1979. évi 27. számában.) Először nézzük a forduló szolgálatot teljesítő dolgozók heti pihenőnapjára vonatkozó szabályokat. *Alapállás, hogy a heti pihenőnap tartama ugyan 24 óra, de a szabad idő tartama legalább a 32 órát érje el, hogy a 24 óra pihenőidő a dolgozó lakásán egybefüggően biztosítva legyen.*

Mi a szabály a forduló- és az utazószolgálatnál

Kétbrigádos fordulóban foglalkoztatott dolgozók heti pihenőnapját, a forduló szerint keletkező szabad időből, a kollektív szerződés pontosan kijelölte. *A szabály azt mondja, hogy olyan forduló szolgálatnál, ahol a két szolgálat közötti szabad idő a 32 órát eléri, vagy meghaladja, a heti pihenőnap a vasárnap,* ha pedig a váltási rend szerint vasárnap munkát kell végezni, akkor az ezt követő, legalább 32 órás szabad időből a dolgozó következő szolgálatának kezdő időpontját megelőző 24 óra időtartam a heti pihenőnap.

Négybrigádos fordulóban foglalkoztatott dolgozó heti pihenőnapját ugyancsak a forduló szerint keletkező szabad időből határozta meg a kollektív szerződés. E dolgozók heti pihenőnapja a hosszú szabad időből (46—50 óra) kijelölt, *0 órától. 24 óráig terjedő szabadnap.* Ezt a kijelölést a szolgálati főnöknek felolvasókönyvben kell elvégezni és erről az érintett dolgozókat a tárgyhónapot megelőző hónap végéig tájékoztatni kell.

Hárombrigádos fordulóban, forduló szerint nem keletkezik 32 órát elérő szabadnap, ezért a kollektív szerződés úgy rendelkezett, *hogy az érintett dolgozók heti pihenőnapját a szolgálati főnök közbeváltással köteles kijelölni, illetőleg kiadni.* Ezeket a dolgozókat is annyi heti pihenőnap illeti meg, ahány vasárnap van az adott hónapban. Ha szolgálati okból indokolt, jogszabályi lehetőség van arra, hogy heti pihenőnapon a dolgozónak munkát rendeljenek el, ezt másik pihenőnap adásával kell megváltani. *A pénzben történő megváltást a jogszabály csak arra az esetre teszi lehetővé, ha másik pihenőnap adására nincs mód. Erre az esetre viszont 100 százalékos pótlék fizetését írja elő.*

Kétbrigádos fordulóban, illetőleg négybrigádos fordulóban foglalkoztatott dolgozók esetében a heti pihenőnapon végzett munkát a ténylegesen szolgálatban töltött időt alapul véve kell elszámolni. Hárombrigádos fordulóban, ha egy 12 órás időtartamú szolgálatra az érintett dolgozó közbeváltást kap, az így keletkező 60 óra szabad idő két heti pihenőnapot jelent, ha azonban szolgálati okból a közbeváltás elmarad, és a dolgozó a 12 órás szolgálatot letölti, kollektív szerződésünk nem a 12 óra, hanem 16 óra elszámolását rendeli. Egy pihenőnap értékét ugyanis 8 órában állapította meg.

A kollektív szerződés 35. § (2) bekezdése értelmében az utazó szolgálatot ellátó dolgozó heti pihenőnapját 0 órától 24 óráig terjedően, *utazási naplóban kell előre kijelölni,* és erről az érintett dolgozót tájékoztatni kell. Amennyiben az utazó dolgozót heti pihenőnapon munkára igénybe veszik, az e napon végzett munkát *100 százalékos pótlékkal kell elszámolni.*

A kollektív szerződés előírja, hogy olyan dolgozók esetében is, akik a vasárnaptól eltérően kapják heti pihenőnapjukat, *legalább egy pihenőnapnak vasárnapra kell esnie.*

Pótszabadság egyféle címen jár

A kollektív szerződés, a 36. §-ban, a vezetőállású dolgozók részére, beosztásuktól függően, 6, 9, illetőleg 12 nap munkaköri pótszabadságot állapított meg. A pótszabadságra az ott felsorolt vezető beosztású dolgozók jogosultak.

Előző cikkünkben ismertettük, *hogy a vezető beosztású dolgozók túlmunkamegváltásra nem jogosultak.* Ennek ellensúlyozását is célozza a vezetők részére rendszeresített munkaköri pótszabadság. E pótszabadság igénybevételénél lehetőleg kiadásnál azonban ügyelni kell arra, hogy a Munka Törvénykönyve végrehajtási rendeletének 51. §-a értelmében *a pótszabadság csak egyféle címen jár.* Ha a dolgozót egyidejűleg többféle címen illeti meg pótszabadság, a kedvezőbb mértékű pótszabadságra jogosult. Ez alól az általános szabály alól van néhány kivétel. A fiatalkorúaknak, az egészségre ártalmas munkakörülmények között dolgozóknak járó pótszabadságot, a munkaviszonyok alapján járó pótszabadsággal együtt, *évi 12 munkanap mértékéig össze kell számítani.* A több gyermekes anyák, a vak dolgozók és az öregségi nyugdíjra jogosultságot szerzett továbbdolgozók pótszabadsága, valamint az építőipari dolgozók évi pótszabadsága a dolgozót az egyéb címen járó pótszabadságon felül és az évi 12 munkanapos határon túlmenően is megilleti.

A Munka Törvénykönyve 42. § (3) bekezdése értelmében a kiváló munkát végző és példamutató magatartást tanúsító dolgozónak *a munkáltató a rendes szabadságon felül jutalomszabadságot adhat.* A 17/1979. (XII. 1.) MüM számú rendelet 42. §-a felhatalmazást adott arra, hogy a kollektív szerződés a jutalomszabadság adományozására elveket, illetőleg feltételeket írhat elő és meghatározhatja a szabadság mértékét. Előírta azt is, hogy nem állapítható meg jutalomszabadság az állami, vagy a társadalmi szervek által alapított, illetőleg adományozott kitüntetésekhez.

A hivatkozott előírások figyelembevételével a kollektív szerződés a 38. §-ban szabályozta a jutalomszabadsággal kapcsolatos kérdéseket. *E szerint a szolgálati főnökség vezetője a kiváló munkát végző és példamutató magatartást tanúsító dolgozóknak a szakszervezeti bizalmi egyetértésével jutalomszabadságot adhat.* Előírta azt is, hogy a három, vagy ennél több gyermekét nevelő anyát és egyedülálló szülőt, aki gyermeke nevelését maga látja el, előnyben kell részesíteni.

A jutalomszabadság mértéke

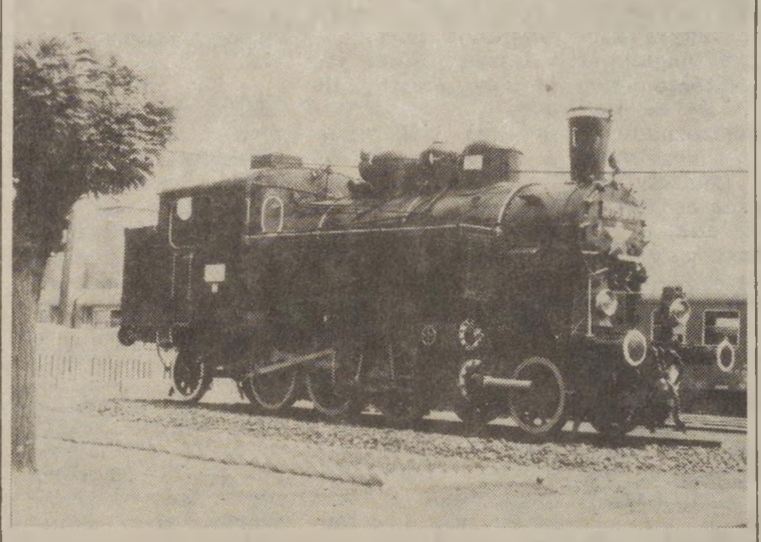
A kollektív szerződés a jutalomszabadság keretét és mértékét meghatározta. Tekintettel kellett lenni ugyanis arra, hogy egyes frekventált munkakörökben az évi rendes szabadság kiadása is gondot okoz, ezért a kollektív szerződés előírta, hogy a jutalomszabadság céljára a szolgálati főnökség a tárgyévi január 1-i állományi létszámának 10 százaléka — szorozva 4 nappal — keret használható fel. Ez azt jelenti, hogy ha adott szolgálati főnökség állományi létszáma 100 fő, *10 × 4 nappal = 40 nap jutalomszabadság-keret használható fel egy-egy naptári évben.* További korlátozó rendelkezés, hogy egy-egy dolgozó naptári évenként legfeljebb 5 nap jutalomszabadságot kaphat. A MÁV-óvodák és -bölcsődék óvó- és gondozónői munkaköreire a korlátozás nem vonatkozik, e dolgozók személyenként és naptári évenként 6 nap jutalomszabadságot kaphatnak. Hasonló rendelkezés van a tanácsi óvodák, bölcsődék azonos beosztású dolgozóinál is. Nem adható jutalomszabadság annak, aki fegyelmi eljárás, vagy fegyelmi büntetés hatálya alatt áll.

A kollektív szerződés 39. §-a a sorkatonai szolgálatból leszerelők rendkívüli szabadságával foglalkozik. A vasúttól sorkatonai szolgálatra bevonult és leszerelése után előző szolgálati helyére visszatérő dolgozót rendkívüli fizetett szabadság illeti meg attól függően, hogy milyen elismerést kapott, illetőleg rendfokozatot ért el. Aki kiváló szintet ért el, vagy tiszthelyettesi rendfokozatot, zászlós vagy tartalékos tiszti rendfokozatot szerzett, *nyolc munkanap,* ha pedig szolgálati helyén úgy ítélik meg, hogy a MÁV-nál is kiválóan helytáll, *tizenkét munkanap rendkívüli szabadságban kell részesíteni.* Ha élenjáró minősítést vagy osztályos szintet, illetőleg tisztes rendfokozatot ért el, *négy munkanap,* ha szolgálati feladatát is jól végzi, *hat munkanap* rendkívüli szabadságban kell részesíteni. A rendkívüli szabadság alsó határát mindenképpen biztosítani kell, a felső határ szerinti szabadság adása mérlegelés kérdése.

Dr. Garabon Sándor

(Folytatjuk.)

Gőzmozdony a „mellékvágányon"



A mezőhegyesi csomópont dolgozói a 31. vasutasnap tiszteletére a fényképen látható, leselejtezett gőzmozdonyt felújították és az állomáson kiállították. A mozdony a Közlekedési Múzeum tulajdona. Felújítását és karbantartását a múzeummal kötött szocialista szerződésben a csomópont szocialista brigádjai vállalták.

Ezek a típusú gőzmozdonyok 1922-től továbbítottak személy- és tehervonatokat Mezőhegyes térségében, 1980. augusztus 11-től azonban csak tehervonatok továbbításában vettek részt.

ÚJÍTÓMOZGALOM

Debrecenben számba vették az első félév eredményeit

Az újítómozgalom első félévi tapasztalatairól tárgyalt legutóbb Debrecenben, a területi szakszervezeti bizottság közgazdasági, műszaki-gazdasági bizottsága. *Nagy Béla,* a debreceni vasútigazgatóság tervgazdasági és műszakfejlesztési osztály vezetője arról számolt be, hogy javult az ügyintézés, rövidebb idő alatt elbírálják az újításokat.

Elismeréssel szólt arról is, *hogy az üzemfőnökségeken továbbra sem lankad az újítási kedv.* Főként a püspökladányiakat dicsérte, akik májusban országos vontatási újítási kiállítást is rendeztek.

A benyújtott újítások számát tekintve némi visszaesés tapasztalható, de ugyanakkor kétségtelen a minőségi fejlődés — állapította meg a beszámoló —, mert nagyobb horderejű javaslatok kerültek az egyszemélyi elbírálók elé. A legjobb példa ezzel kapcsolatban a debreceni pályafenntartási főnökség, ahol az első félévben pontosan annyi volt az újításokból származó megtakarítás — 800 ezer forint —, mint tavaly egész évben. Az újítómozgalomban rejlő lehetőségek jobb kiaknázásában is példát mutattak a pályafenntartásiak.

A beszámolót követő vitában elhangzott az a vélemény is hogy időnként a feladatukat pontosan és lelkiismeretesen ellátó szakvéleményezőket is elismerésben kellene részesíteni. Az ilyen célú elismerés csak hasznára lenne az újítómozgalom ügyének, hiszen az újítók által joggal elvárt gyorsabb ügyintézést segítené elő. *Megállapították, hogy csökkenő tendenciát mutat a területen a fizikai dolgozók újítási tevékenysége.* Ezért elhatározták, hogy fokozottan segítik a munkásújítókat, a szocialista brigádok és tagjaik újító tevékenységét. Ezzel is elősegítik, hogy az újítási versenyben elért harmadik helyezését megőrizhesse az idén a debreceni igazgatóság.

Az értekezlet — amelyen már a szolnoki üzemfőnökség képviselői is jelen voltak — a legjobb újítók és újítási ügyintézők megjutalmazásával ért véget.

(Zsoldos)

Követésre méltó kezdeményezés

Kiállítással és börzével egybekötött újítási ankétot rendeztek Hajdúszoboszlón

Az újítómozgalom szélesítése és színvonalának emelése érdekében a debreceni pályafenntartási főnökség június 17-én kiállítással és börzével egybekötött újítási ankétot rendezett Hajdúszoboszlón.

A rendezvényen megjelentek a debreceni igazgatóság pályafenntartási főnökségeinek egyszemélyi elbírálói, a debreceni építési főnökség képviselője számos újító, és szakvéleményező.

Az újítási ankétot *Lazányi Sándor* pályafenntartási főnök nyitotta meg, majd *Vágó István* vezetőmérnök, egyszemélyi elbíráló vitaindító beszámolójában ismertette az elért eredményeket és a tennivalókat.

A debreceni pályafenntartási főnökség az 1980. évi újítási versenyben az első helyen végzett. Az eredmények alakulásához nagyban hozzájárultak az igazgatósági újítási versenyek. Fellendült az újító kedv s számos, „szakállasnak" nevezhető probléma oldódott meg egy-egy újítással. Hosszú évekig gond volt például a pályán dolgozók étkeztetése, friss ivóvízzel történő ellátása. *Nagy Imre* vonalkezelő újítása révén a debreceni pályafenntartási főnökségen átlagban 180-200 pályamunkás étkezik rendszeresen. Ezt és még további 6 újítást adtak át hasznosításra más szolgálati helynek, ugyanakkor 5 újítást ők vettek át.

Dr. Molnár Lajos osztályvezető-helyettes, az elbíráló és az újító közvetlenebb kapcsolatának jelentőségével *Dobos Péter* újítási ügyintéző, az igazgatóság újítási versenyének meghirdetéséről adott tájékoztatást.

Kulcsár József vasútigazgató, az elhangzottak és a látottak alapján eredményesnek értékelte a pályafenntartási főnökség kezdeményezését. Az újítómozgalom segítségét fontos feladatnak tartja. Az újítási versenyek, börzék is hozzájárultak ahhoz, hogy az igazgatóságok közötti újítási versenyben Debrecen a 3. helyezést érte el.

Az újítási börzén 38 újítást javasoltak átadásra.

Dr. Gyóni Béla

Újító veszprémiek

Félévente ötletnapokat tartanak

Az elmúlt években fellendült az újítómozgalom a veszprémi üzemfőnökségen. *Kismihók Róbert,* a vontatási üzemegység vezetője, üzemfőnök-helyettes elmondta, hogy míg 1976-ban csupán nyolc újítást jelentettek be az üzemfőnökségen, addig *az idei év első felében 46 újítást adtak be, és ezekből 33-at fogadtak el.* A benyújtott munkák jelentős hányada — 16 újítás — munkavédelmi jellegű volt, hat pedig a takarékos energiafelhasználásra vonatkozott. Az idén elfogadott újításokra mintegy 21 ezer forintot fizetett ki az üzemfőnökség.

Az újítómozgalom fellendülését jelentősen elősegítették a mozgalom érdekében az utóbbi pár évben hozott rendelkezések. Kedvezően alakult a középvezetők szemlélete is, akik mind nagyobb számban, beosztott dolgozóik újítási javaslatait is segítve kapcsolódnak be az újítómozgalomba. Ugyancsak kedvező e tekintetben, hogy immár másfél éve *minden fél évben újítási ötletnapot tartanak.* Veszprémen kívül a celldömölki főnökségen rendelkeznek még ezzel a „joggal" az igazgatóság területén. A legutóbbi veszprémi ötletnapon 47 elképzelést tártak fel a dolgozók. Ebből 36-ot honoráltak két- háromszáz forinttal, összesen hatezer forint díjjal. Az ötletenként jutalmazott elgondolásokat újítás szintű feldolgozásra biztatják a veszprémi üzemfőnökségen, és természetesen újításként is honorálják.

Bráz János

Mai Magazin

A *Brigádélet* utódaként, új formátumban, bővített terjedelemben jelent meg júliusban a *Mai Magazin,* a magyar szakszervezetek központi havi lapja. Mint a SZOT nagy példányszámú magazinja, lapelődjénél szélesebb körben, nagyobb nyilvánosság előtt részt vesz abban az érdekképviseleti és érdekvédelmi munkában, amelyet a magyar szakszervezetek látnak el.

A *Mai Magazin* első számában különböző témaköröket felölelő, számos színes, érdekes írást közöl. A magazint olvasóink figyelmébe ajánljuk.

KASZALA SÁNDOR RIPORTSOROZATA

A kéklő óceán földjén

A forradalmi vívmányok védelmezői (3.)

Sziklafehér házfalak, vérpiros cseréptetők, szőlő lugasban megbúvó pici kerekeskút, ijedten felrebbenő galambok. Egy romantikus film első képsora is lehetne az elénk táruló látvány. Gazdasági udvaron állunk, csodálva egy elmúlt század hangulatát árasztó település varázsát. *Évora a 40 ezer lakosú város neve*, amelynek lakói sokat tettek a fasiszta diktatúra ellen. Itt bontakozott ki először az agrárreform gondolata. A falakra ragasztott politikai feliratok is ezt méltatják. A termelőszövetkezet vezetőinek vendégei vagyunk.

HATÁRSZEMLÉN EGY SZÖVETKEZETBEN

A termékeny dombvidék közepén álló települést a rómaiak alapították. Szinte úgy maradt ránk ez a város, ahogyan több mint fél évezreddel ezelőtt felépítették. *Évora minden köve műemlék.* Már 715-ben is jelentős mezőgazdasági központ volt. Az arabok építészei pedig a várost művészeti szempontból is maradandóvá varázsolták. Fehér házai, belső kertjei, udvarai páratlan hangulatot árasztanak.

A hőség szinte elviselhetetlen. Zöld lombú fák alatt keresünk menedéket. Néhány kedves asszony kancsókban friss vizet hoz, amit most mindennél többre becsülünk. A tsz központi épületének nyikorgó falépcsőin egy ötven év körüli, napbarnított arcú, mosolygós tekintetű férfi ballag le. Ő az elnök. Néhány kedves szóval üdvözöl bennünket, aztán azt javasolja, hogy tekintsük meg kis közösségének „birodalmát."

Nekivágunk a termékeny határnak. A gondosan megművelt parcellákon paradicsom és paprika érik. Ameddig a szem ellát, néhány évvel ezelőtt még egy farmeré volt. Kísérőnk Portugália mezőgazdaságáról beszél. *A termelés elmaradott birtokviszonyok között folyik. A parasztság kétharmadának még nincs saját földje, és a bérletet természetben, vagy munkájával fizeti.* A mezőgazdaság foglalkoztatja a lakosság 40 százalékát. A megművelt terület egyharmadán búzát termesztenek. Az évi betakarított mennyiség 6,5 millió mázsa. Évente 2,3 millió mázsa rizst aratnak. Jelentős a gyümölcstermesztés is, (füge, mandula, gránátalma, szilva). Portugália egyik fő terméke az olajbogyó. A világranglista 6. helyét foglalja el. Ugyancsak előkelő helyen szerepel a bortermelésben. Az évi 12,1 millió hektoliter borának három százaléka a híres portói bor.

Halban gazdag vizein 16 ezer hajó legénysége évente 400 ezer tonna halat fog. Ennek negyven százaléka szardínia és tőkehal. A portugálok tízszer annyi halat esznek, mint húst, évente fejenként 45 kilogrammot.

PARAFATÖLGYEK ÁRNYÉKÁBAN

Hosszú tehénistállók előtt állunk. Az ötezer hektáron gazdálkodó tsz-nek már négyezer állata van. Kezdetben néhány tehén és bika képezte az állatállományt. Rendkívül nehéz körülmények között kezdődött a gazdálkodás, de az emberek bíztak a jövőben. Be akarták bizonyítani (ez sikerült is), hogy a termelőszövetkezet életképes, tagjai biztonságban érezhetik magukat. Nem féltek a kockázattól. Ötszáz hektáron paradicsomot ültettek, gabonát, rizst vetettek. A közösség lassan gyarapodni kezdett. A géppark is bővült. A parasztoknak új házakat építettek, a kereset is nőtt.

— *Ezért védjük hűségesen az agrárreformot* — jegyzi meg csendesen egyik kísérőnk.

A modern, tiszta istállók megtekintése után vendéglátóink egy parafaültetvényre vezetnek bennünket. Számunkra ez igazán érdekes, hiszen nem tudtuk, hogy milyen „fán terem" a parafadugó. Az ország 31 százalékát erdő borítja. Ennek legnagyobb része paratölgy. Itt található a világ minden harmadik paratölgye. Portugália a parafa világtermelésének felét adja.



Hántják a parafatölgy kérgét
A (szerző felvétele)

A vastag törzsű fák alatt csodáljuk a kéregfejtő munkások gyakorlott mozdulatait. Kis létrákon másznak a fákra, *és egy szekercéhez hasonló éles szerszámmal körbevágják az ágakat, majd hosszirányban is felmetszik, aztán a kérget a földre dobják, amit később a gyárakba szállítanak, ahol őrlik és feldolgozzák.* Évorában is van egy parafafeldolgozó üzem. A fák kérgét csak kilencévenként lehet lehántani. Ennyi idő szükséges ahhoz, hogy a fa újratermelje az értékes anyagot. Egy-egy fa kérge pedig csak tíz alkalommal „szüretelhető". Ezért mindig új ültetvényeket kell telepíteni, amelyek már a következő generációt szolgálják.

EMLÉKEZETES TALÁLKOZÁSOK

A portugál ember kitartásáról, a parasztok terveiről a tsz jövőjéről már a kúriához hasonló irodaépület hűvös falai között beszélgetünk. Az olajos padlójú helyiség egyszerű falócáin szorongunk, és vendéglátóink saját termésű borral, kolbásszal, fehér bélű ízletes cipóval kínálnak. Viszonzásként népművészeti tárgyakkal kedveskedünk, és egyik turistánk jóvoltából még arra is lehetőség nyílik, hogy barátaink megízlelhessék a magyar gyulai kolbászt és a téliszalámit.

Portugáliai utazásaink legemlékezetesebb epizódjai közé tartoztak ezek a találkozások; *a munkások, parasztok életébe való bepillantás, hétköznapjaik, szokásaik, törekvéseik megismerése.* Felejthetetlen élménnyel gazdagított valamennyiünket csodálatos templomaik, műkincseik, festményeik, építészeti remekműveik sokasága, káprázatos történelmi kultúrája, de valamennyinél izgalmasabb volt a mai portugál emberekkel való találkozás, beszélgetés, a társadalom megváltoztatására való törekvés megismerése.

Közvetlenül tapasztalhattuk például azt is, hogy mit jelent a szó igazi értelmében vett osztályharc. *A 15 ezer lakosú Viana do Casteloban, ahol a lakosság tizenhat százaléka kommunistának vallja magát, megtekinthettünk egy hajógyárat, amelynek kétezer dolgozója van.* 1974-ben államosították. Éppen Szovjetuniónak készítettek két teherhajót. A szakszervezeti aktivisták elmondották, hogyan harcoltak az analfabétizmus ellen, milyen továbbképző tanfolyamokat indítottak, és azt is, hogy miképpen védik ezt a függetlenséget. A portói szakszervezeti szövetség titkárságának egyik dolgozója pedig arról az erőfeszítésekről beszélt megszállottan, amelyet a munkások egységének megteremtéséért vívnak.

A búcsút Portugália földjétől vendéglátóink ugyancsak emlékezetessé tették. *Salvaterrában*, ebben a festői szépségű kisvárosban béreltek számunkra egy magántulajdonban levő fogadót, amelynek úszómedencéje, sőt még arénája is volt. A kapun tábla, rajta magyarul írt sorok: *„Legyenek üdvözölve Salvaterrában!"* A kertben, a citrusfák alatt csapravert hordó. Szolgálatkész pincérek kínálták a szabad tűzön sütött tengeri halakat és népitáncosok tartottak bemutatót.

Délután a kedvünkért bikaviadalt rendeztek. A bátrabb turisták az arénába is bemerészkedhettek, persze gyakorlott torreádorok vigyáztak testi épségükre. Az egyik bika azonban fürgébb volt mint a testőrök és a mi magyarunk. A palánknál utólérte menekülő honfitársunkat, és búcsúzóul „barátságosan" hátbalökdöste.

Az éleződő osztályharcok hatására

Megélénkült a sztrájkmozgalom a vezető tőkés országokban

A társadalmi összeütközések szempontjából 1980-at az osztályharc erősödése jellemezte. A burzsoá propaganda állításával szemben a munkásosztály harca nem gyengült a kapitalista országokban, hanem továbbra is határozottan védi jogait és érdekeit, s alapvető társadalmi-gazdasági reformok megvalósítására törekszik. *A munkanélküliség és a növekvő infláció szinte nemzeti csapásként jelentkezett majdnem valamennyi tőkés országban.* A monopóliumok az emberek millióit fosztják meg a munkához való jogtól. Ezért a munkásosztály, mint a tőkés uralom legfőbb ellenfele és valamennyi antimonopólista erő bázisa távol áll attól, hogy harcát mérsékelje. Ellenkezőleg: *1980-ban tovább fokozta küzdelmét, hogy megvédje gazdasági és társadalmi érdekeit, egyre gyakrabban adva politikai jelleget akcióinak.*

Nem elszigetelt jelenség

A sztrájk, amely a munkásosztály harcának félelmetes fegyvere, valóban tömegméretűvé és hatékonnyá vált. A sztrájkokban nem csupán az üzemek, a külvárosok és egyes városok dolgozói vettek részt, hanem egész iparágak munkásai. Arra is volt példa, hogy a sztrájkok országos, néha regionális jelleget öltöttek. E sztrájkokkal párhuzamosan nagygyűléseket, tüntetéseket és tiltakozó meneteket szerveztek. A dolgozók a harc különböző formáit alkalmazták: *csökkentették a munka ütemét, üzemeket foglaltak el, hogy megakadályozzák bezárásukat stb.*

A dolgozó tömegek háborúellenes mozgalma példa nélkül álló méreteket öltött, mert felismerték, hogy a leszerelésért és a fegyverkezési verseny ellen folyó harc rendkívüli jelentőségű a dolgozó emberek számára. Ugyanis a katonai célokat szolgáló hitelek, amelyek 1980-ban 500 milliárd dollárra rúgtak, felhasználhatók lennének számos olyan gazdasági probléma megoldására, amely a széles néptömegek létét érinti. A Nemzetközi Munkaügyi Szervezet közelmúltban készített: *„A leszerelés és a munkanélküliség"* című tanulmánya is *kimutatta, hogy a hadi kiadások csupán 10 százalékos csökkentése 400 milliárd dollárt szabadíthat fel 1980—1987 között. Ez az összeg 60 millió új munkahely létesítéséhez lenne elegendő.*

Túlzás nélkül megállapíthatjuk, hogy az elmúlt évben egyetlen hely sem volt a tőkés világban, amelyet a *„társadalmi béke szigetének"* nevezhettünk volna. Követelési mozgalmak voltak Spanyolországban, Brasíliában, Pakisztánban és Dániában, Törökországban és Peruban, Kanadában és Izraelben, a Dél-Afrikai Köztársaságban, Hollandiában, Portugáliában és Sri Lankában, Indonéziában, Új-Zélandon, Ghanában és Venezuelában.

A közlekedésiek is...

Az 1980-as évet az Egyesült Államokban is a sztrájkmozgalom növekedése jellemezte. A sztrájkok, nagysága és száma jelentősen meghaladta az 1979. évit, *hiszen összesen 4800 sztrájk volt, amely a hivatalos adatok szerint 33 millió munkanap kiesést jelentett.*

A munka és a tőke közötti éles konfliktusok oda vezettek, hogy számos amerikai vállalatnál, munkahelyen megbénult az élet. Az elmúlt év munkásmegmozdulásai közül a legjelentősebb a 60 ezer olajbányász, több mint 3 hónapos sztrájkja volt. Harcuk eredményeként elérték, hogy új kollektív szerződés jött létre, amelyben kikötötték a bérek és a nyugdíjak emelését. Az *„International harwester"* társaságnál alkalmazott 35 ezer munkás több mint öt hónapon át sztrájkolt, mert nem fogadták el a szakszervezeti jogaikat csorbítani akaró kollektív szerződést.

Példa nélkül álló volt a közlekedési dolgozók sztrájkjának mérete. Közel 35 ezer dolgozó vett ezen részt, akik a rohamosan növekvő infláció miatt a bérek emelését, a munkafeltételek és a munkabiztonság javítását, a táppénzfizetés szabályozását követelték. A hatóságok fenyegetése sem tudta megakadályozni, hogy a New York-i Közlekedési Szakszervezet kibocsássa sztrájkfelhívását, amelyre 14 év óta először került sor.

Az amerikai telefontársaság 100 ezer dolgozója és a *„New York Telephon"* cég 33 ezer alkalmazottja sztrájkkal elérte, hogy az élelmiszerárak és a közszükségleti cikkek árának emelkedése miatt béremelést kapjanak.

Említsre méltó az építő- és az alumíniumipari, a közlekedési, a filmszínházak dolgozóinak, a tanítóknak és a színészeknek a sztrájkjai.

A sztrájkok alapos elemzése azt mutatta, hogy ezek a mozgalmak a kormány gazdaságpolitikája ellen irányultak, amely megkísérelte, hogy beavatkozzon a munka- és a tőke közötti kapcsolatba és meg akarta akadályozni az országos béremelést.

Megbénult az élet

Nagy-Britanniában az 1980-as év elejét a több mint 100 ezer acélöntő munkás országos sztrájkja jellemezte. Az angol acéliparban 1926 óta ez volt az első ilyen méretű sztrájk. Az ipari üzemek tucatjainak munkásai azt követelték a *„British Steel Corporation"* állami vállalattól, hogy a magasba szökő élelmiszeráraknak megfelelően emelje a béreket és szüntesse meg a tömeges elbocsátásokat. A társaság üzemeinek tízezernyi gépkezelője is csatlakozott a sztrájkolókhoz. A kapcsolódó iparágak és a bányák dolgozói az egész országban beszüntették a munkát szolidaritásuk jeleként. *A dokkmunkások, a kamionvezetők és a vasutasok is megtagadták a „British Steel"-nek küldött áruk továbbítását.* A sztrájk, amely közel három hónapig tartott, gyakorlatilag az egész kohászati ipart megbénította. Az üzemek bejáratai mellett sztrájkőrséget állítottak fel, ugyanakkor „mozgó" sztrájkőrségek vigyáztak arra, hogy importált acél nehogy bejusson az üzemekbe. *A fémipari munkások sztrájkja arra kényszerítette a munkabizottság döntését és közel 18 százalékkal emelje a béreket,* bár 1979 decemberében még azt mondta, hogy legfeljebb 2 százalékos emeléshez járul hozzá.

Akciónap Angliában

A brit szakszervezetek kongresszusa (TUC) felhívására szervezett *„Akciónap"* is nagy esemény volt. E nap megmozdulásain a dolgozók millióri vettek részt főleg Skóciában, Dél-Walesben, Manchesterben, és Sheffieldben, Leedsben és Coventryben. Ezen a napon több mint száz nagy tüntetést szerveztek, nem beszélve az ezernyi összejövetelről és tiltakozó nagygyűlésről, amelyek Nagy-Britannia közös piaci részvétele és a szociális célokra fordítandó hitelek csökkentése ellen irányultak. A dolgozók egyes megmozdulásainak során az ország belső problémáit összefüggésbe hozták a konzervatívok agresszív külpolitikájával.

Baranyai Zoltán

(Folytatjuk)

NYÁRKOCKÁK

Megkezdődött a várva várt, ősznépi televíziós játék: a táncdalfesztivál. Magyarországon tanuló kubai lányok ropják éppen a képernyőn, amikor csengetnek. Szomszédom hétéves Katka lánya beviharzik:

— Kszcsókolom, anyukámnak nagyon fáj a feje meg migrénje is van, tessék adni valami gyógyszert... Nécsak, diszkóznak, ugye nézhetem egy kicsit?

Leül. Tíz perc telik el, megint csöngetnek. Most Magdus érkezik, a nagyobbik lány.

— Kszcsókolom, nincs itt a' Katka, mert anyukának maj' szétreped a feje, gyógyszert kér... Jaj, a Hungária együttes, ők a kedvenceim, nézhetem?

És ő is leül. Nincs vége még a pontozásnak — tapsnak és füttynek —, amikor ismét csönget valaki.

— Biztosan anyátok jött értetek — mondom.

— Nem hiszem — néz rám ártatlan szemekkel Katka — Ő nem jön, mert neki nagyon fáj a feje...

★

Az étterem, amelynek kertjében — egy a megmaradt kevés terasz közül — nyáresteken olykor megvacsorázom, közel esik lakásomhoz. E közelség csábító, jó néhányan dacolunk hát a felfelé törekvő árakkal és a lefelé tendáló színvonallal: be-betérünk oda — törzsvendégek vagyunk.

A minap az étterem egyik nem túl közkedvelt (kiporciózott borravalójáról nevezetes) törzsvendégét a szokásosnál is jobban fölháborította az ehetetlen vacsora.

— Főúr — kérdezte —, van még ebből a nagymama korú csirkéből?

— Van kérem, egy adag...

— Hát akkor azt etesse meg a főszakáccsal és közölje vele, hogy én küldtem!

Legközelebb, fizetéskor a főpincér:

— ...és a múlt pénteken volt a kedves vendégnek még egy adag paprikás csirkéje, amelyet a séf úrnak tetszett küldeni, köszöni szépen, plusz negyvenhat negyven...

★

Lányok panaszolják: Magyarországon kevesebb a férfi, mint a nő. Kétlem. Tekintsenek csak a hajnali munkásvonatok — ülőhelyeire!

A több évtizede külországban élő magyar professzor — munkásságával kiérdemelte, hogy „távolba szakadt hazánkfiá"-nak nevezzük — Budapestre látogatott. Itt nőtt fel, itt végezte egyetemi tanulmányait, itt csattant el az első (még nem éppen professzori) csók — ám az emlékezet kopik. No meg a város is változik. Több mint három évtized után újra ismerkedik szülővárosával.

Néhány napja arra kérte az egyik járókelőt: árulja el, merre juthat a Király utcához.

— Hol él maga, hogy még azt sem tudja: Király utca már rég nincs nálunk! — harsogta a szíves úthaigazításra kért férfiú.

Professzorunk nem kívánt bővebb magyarázatokba bocsájtkozni jelenlegi lakhelyéről, ám mert hallotta, hogy Budapesten az idegen ajkúakat — kivált a „konvertibilis" nyelveket beszélőket — szívélyesen fogadják, elhatározta: a jövőben csak szűk társaságban szólal meg az anyanyelvén.

Vasárnap a hírből már hallott, ám számára az új Déli pályaudvarra volt kíváncsi. Az autóbuszon franciául, majd németül érdeklődött, öten is magyaráztak neki. Még ülőhelyet is kapott és minden megállóban intettek felé: nyugi-nyugi, nézelődjön csak ki az ablakon, türelmesen. Majd megérkeztek a kerengővel mélyített, csillogó-villogó üvegcsarnokhoz, ahol egy ifjú kedvesen a hóna alá nyúlt, szinte felemelte az ülésről, az ajtóig kísérte, majd szép magyar nyelven útjára bocsátotta:

Na, te vén marha, itt kell leszállnod, menj isten hírével!

★

Fürge figaró csattogtatja ollóját a fülem körül, s közben olyan gyönyörűségteljesen méregeti a nyakamat, hogy majd belepirulok. Aztán a tükörbe tekint, hogy az arcvonásaimat is alaposabban szemügyre vegye.

Nagyot sóhajt, legyint.

— Olyan szép tarkója van a vendég úrnak, hogy jó modell lehetne a következő fodrászversenyen. De sajnos elöl-ről!...

Ismét egy illúzióval lettem szegényebb. Már a fodrászversenyen se lehetnék menő fej.

F. T.

Jó úton

Pezsgő élet zajlik a BVSC tenisz-szakosztályában, valamennyi korosztály versenyzői pályára léptek a legutóbbi napokban, hetekben — ékes bizonyítékát adva fölkészültségüknek, tehetségüknek. A vasutasnap alkalmából megrendezett úgynevezett öregfiúk verseny eredményeiről már beszámoltunk. Most az egyesület nagyszabású, korosztályos viadaláról és a szakosztály eredményeiről adunk számot.

Négy korosztályban — gyermek, újonc, serdülő és ifjúsági — *csaknem félezer fiatal (488 induló) lépett pályára a Tatai úti tenisztelepen.* Ekkora érdeklődésre még maguk a rendezők sem számítottak, ezért aztán a tervezett három nap helyett kereken egy hétig zajlottak a mérkőzések. A viadalt számos ismert szakember megtekintette, köztük *Jákfalvi Béla* szövetségi kapitány is.

A BVSC tenisz-szakosztálya persze, nemcsak versenyek szervezésében jeleskedik, csapatai is jól szerepelnek a különböző bajnokságokban. Az *OB I. B-csoportjában részt vevő női gárda például veretlen maradt a tavaszi fordulóban! Ugyancsak OB I. B-s férfi gárda fölényesen nyerte a tavaszi fordulót...* A női tartalékcsapat a második helyen fejezte be a tavaszi küzdelemsorozatot. Egyre eredményesebbek a fiatalok is, a gyermek együttes a a CSB 2—5. helyét szerezte meg.

Amint azt *Hopp Béla*, a vasutas teniszezők vezetője elmondta: *a siker nyitja a nagyszerű csapatszellemben, a szorgalomban és a lelkesedésben keresendő.*

Csak így tovább!

Vasutassiker az úttörő sakkolimpián

Az úttörő sakkolimpia döntőit az idén a zánkai úttörőtáborban rendezték, amelyen a *Vasútépítő Törekvés* sakk-szakosztálya is képviseltette magát a Budapest csapatban. A csapat eredményesen szerepelt. A hat aranyéremből négyet nyertek.

A fiú egyéni kategóriában *Pálkövi József* lett az első. Ugyancsak aranyérmes lett a Budapest I. fiú és leánycsapat is. *Vallis János* és *Újvári László* edzők jó munkáját dicséri, hogy a Vasútépítő Törekvés sakk-szakosztályának úttörő versenyzői eredményesen szerepeltek.

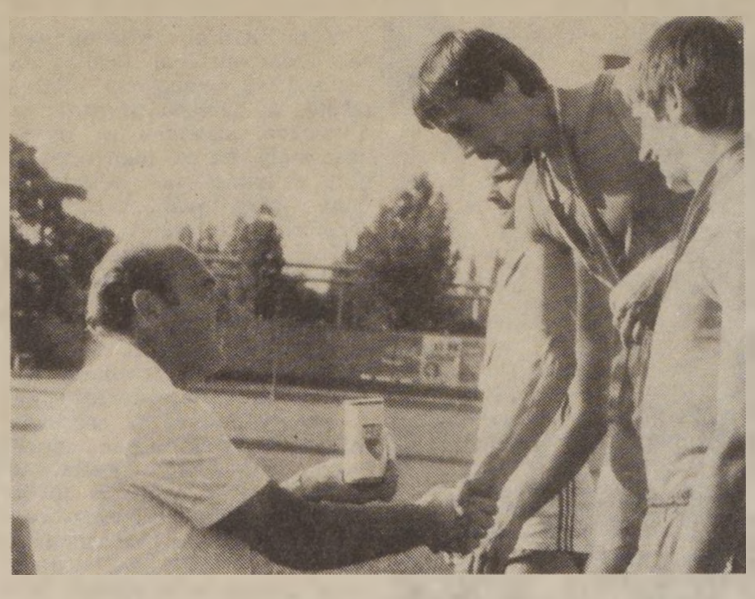
A MÁV-MTE VOLT A HÁZIGAZDA

Nyíregyházi sikerek Szolnokon a vasutas atlétikai bajnokságon

Szolnokon, a MÁV—MTE rendezésében került sor az idei országos vasutas atlétikai bajnokságra. Tizennégy egyesület mintegy 300 indulója 31 számban vetélkedett a bajnoki címért, a helyezésekért, valamint az egyesületi pontverseny rangsorának eldöntéséért.

A bajnokságot *Ambrus János*, a szolnoki járműjavító üzem igazgatója, a MÁV—MTE elnöke nyitotta meg. Beszédében hangsúlyozta, hogy a vasutas atléták küzdelemsorozata a járműjavító üzem 125 éves jubileuma alkalmából kerül megrendezésre, s egyben válogató is a közelgő vasutas atlétikai Európa-bajnokságra.

A verseny az első napon rekkenő hőségben, másnap pedig sokszor viharos szélben került lebonyolításra, mely nagyban kihatott az eredményekre. Így is akadt néhány jó teljesítmény. Közülük is kiemelkedik a gerelyhajító *Bolgár* (Szegedi VSE) 75.70 m-es, a súlylökő *Ambrus* (Szombathelyi Haladás VSE) 16.18 m-es rúdugró *Ollári* (MÁV—MTE) 420 cm-es, a magasugró *Ecseki* (MÁV—MTE Szolnok) 206 cm-es, 100 méteren *Kovács* (Nyíregyházi VSSC) 11.2 mp-es, kalapácsvetésben *Szitás* (Szombathely) 63.64 m-es eredménye. A nőknél: a diszkoszvető *Tomasoszky* (Nyíregyházi VSSC) 55.20 m-es, a távolugró *Molnár* (BVSC) 612 m-es, súlylökésben *Horváth* (Szombathely) 17.29 m-es, a magasugró *Törőcsikné* (MÁV—MTE Szolnok) 175 cm-es, 100 méteren *Ecsekiné* (MÁV—MTE) 12.1 mp-es, 400 méteren *Bangó* (Szombathely) 56.9 mp-es eredménye dicsérendő.



Paróczai András, a 800 méteres síkfutás győztese átveszi díját

(Szívós László felvételei)

A házigazdák jól vizsgáztak: rangjának megfelelő színvonalon rendezték meg az ország vasutas atlétáinak legnagyobb seregszemléjét. Az egyes számok győztesei, valamint a dobogós helyezettek szép díjakat kaptak. Külön jutalmazták a férfi, női, valamint az összetett pontverseny győztesét.

Az egyesületek közötti pontverseny első három helyezettje. Férfiak: 1. Nyíregyházi VSSC 75, 2. Szolnoki MÁV—MTE 74, 3. Szombathelyi Haladás VSE 59 ponttal. Nők: 1. Nyíregyházi VSSC 88, 2. Szolnoki MÁV—MTE 61, 3. Szombathelyi Haladás VSE 42 ponttal.

Összetett pontversenyben: 1. *Nyíregyházi VSSC 163, 2. Szolnoki MÁV—MTE 135, 3. Szombathelyi Haladás VSE 101 ponttal.*

Vincze János

SZOMBATHELY

A tömeg- és minőségi sport helyzete a területi szakszervezeti bizottság előtt

A szombathelyi területi szakszervezeti bizottság a közelmúltban megvitatta a sportmozgalom helyzetét. Az V. ötéves terv idején került bevezetésre a tömegsport új formája, *a munkahelyi olimpia*, melynek lényegét idejében megismertették a szakszervezeti bizottságokkal, s a sportbizottsági tagokkal és a tisztségviselőkkel. A munkahelyi olimpia közelebb hozta a szakszervezeti bizottságokat más vasúti társadalmi szervezetekkel.

A *Nyugat-Dunántúlon* befejeződött az üzemfőnökségek szervezése, amelyet követett a szakszervezeti szervek átalakulása is. Azóta a munkahelyi olimpiát az üzemfőnökségek szakszervezeti bizottságai mellett működő sportbizottságok és a sportegyesületek szervezik.

Az úgynevezett háziversenyeken az egyes sportágak legjobbjai kerülnek az üzemfőnökségi, onnan pedig meghívásos alapon jutnak a területi döntőkre. Az évi sportnaptárokat mindenütt időben megküldték a munkahelyekre a dolgozók tájékoztatására és az illetékes területi sporthivataloknak is.

Valamennyi munkahelyen biztosították a tömegsporthoz szükséges felszereléseket, sporteszközöket. A jó létesítményi ellátás ellenére azonban több helyen felvetették a magas nevezési és pályahasználati díjakat.

Új és kedvező gyakorlattá vált több csomóponton a majális vagy juniális jellegű rendezvény, illetve egy politikai évfordulóhoz kötött sportvetélkedő. Örvendetes, hogy ezeken a vasutasok családtagjai is aktív közreműködőkké válnak.

A munkahelyek, csomópontok sportfelelősei évek óta szervezik, a sportolók és a dolgozók pedig részt vesznek *a SZOT által kezdeményezett pályaépítési akciókban.* Ilyen összefogással épült az elmúlt években kispálya *Celldömölkön, Sopronban, Pápán* és *Zalaegerszegen.*

A sportágak közül nagymérvű előrelépés tapasztalható a természetjárásban. Önálló szakosztály működik a szombathelyi csomóponton, Celldömölkön, Sopronban és Pápán.

A szombathelyi tszb irányítása alá öt sportegyesület — a Haladás, a Celldömölki MVSE, a Pápai VSE, a Soproni VSE és a Zalaegerszegi VSE — tartozik.

A vasutas sportegyesületekben működő szakosztályokat képzett szakvezetők irányítják. Az egyesületek biztosítják a sportolók felkészítését és a versenyeken való zavartalan részvételt. Élő a kapcsolat a minőségi sport reprezentánsai és a vasúti munkahelyek dolgozói között. Ezt szolgálják a *„Nyitott kapuk"* akciók, a *Jó sportoló — jó dolgozó* és a *Jó tanuló — jó sportoló* mozgalmak. A szocialista brigádok rendszeresen végeznek társadalmi munkát a sportlétesítmények felújításainál és karbantartásainál.

Sz. Jakab István

Kérdés a klub elnökéhez:

Hol tart a Székesfehérvári MÁV Előre?

Ha nem is tartozik az ország legnagyobb, legjelentősebb sportegyesületei közé a *Székesfehérvári MÁV Előre*, nagy múltja, hagyománya tagadhatatlan. Hetvenkét esztendővel ezelőtt alakult a Fejér megyei vasutasklub, amely ma hat szakosztály mintegy félezer sportolójának ad otthont. Az egyesületet érintő időszerű kérdésekről, feladatokról, gondokról kérdeztük a klub elnökét, *Dévényi Tibort*, aki harminchárom esztendejével alighanem az ország legfiatalabb sportköri vezetői közé tartozik.

— Hogyan ítéli meg az egyesület jelenlegi helyzetét?

— *A klub fennállásának eddigi legnagyobb eredményének azt tartom, hogy labdarúgóink három éven keresztül az NB I-ben szerepelhettek.* Ez a közelmúltban történt (két esztendeje estek ki az első osztályból), így azt mondhatom, hogy alapvető gondról, eredménytelenségről nem beszélhetünk. Növeli labdarúgóink sikerét, hogy gyakorlatilag mindenféle külső támogatás nélkül érték el ezt az eredményt. *A terheket szinte kizárólag a vasutas-szakszervezet viselte, s viseli...*

— Mi a helyzet a többi szakosztállyal?

— Az ő munkájukat alapvetően meghatározza a nehéz létesítményhelyzet. Férfi kézilabdázóinknak például egyszerűen nincs olyan fedett csarnokuk, termük, ahol télen, rossz idő esetén gyakorolhatnak. Kénytelenek itt-ott „albérletben" edzeni... *Ennek ellenére minden reményünk megvan arra, hogy érmet szerezzenek az NB I/B bajnokságában.*

— Íjászatban néhány évvel ezelőtt bajnoki címet nyertek...

— Igen, 1977-ben *Horváth Zoltán* első lett a rövidtávú OB-n, egy évvel korábban pedig a csapat negyedik volt a bajnokságban. Sajnos, azóta megcsappant az érdeklődés. De másutt is sok a gond... Atlétikai szakosztályunk például, bár csaknem száz fiatallal dolgozik, a rossz létesítményhelyzet miatt képtelen előrelépni...

— Nincs is baj náluk. Ez a nagy hagyományokkal rendelkező szakosztály *elsősorban a tömegsport igényeit igyekszik kielégíteni.* Itt említeném meg, hogy a közelmúltban a szakosztály társadalmi munkával egy természetjáró központot létesített Vértesalján egy régi állomásépületből...

— Az asztalitenisz?

— Erről még korai lenne beszélni. Éppen most indítjuk be a szakosztályt, s komoly terveink vannak vele...

— Van remény az egyesület további előrelépésére?

— Természetesen. Ehhez azonban a már ismertetett gondok megoldása mellett sok-sok érdeklődő fiatalra is szükség lenne...

P. Gy.

Munkahelyi olimpia Dunakeszin

A *dunakeszi járműjavítóban* népszerű a munkahelyi olimpia. A nyári hónapokban a szakszervezeti bizottság és KISZ szervezésében több mint 600-an jelentkeztek a versenyekre.

A kispályás labdarúgásban 16 csapat nevezett. Népszerűvé vált a tekesport is, melynek előd döntőit *Gödöllőn*, a döntőt a *szolnoki járműjavítóban* rendezik augusztus 14-én. Szép számmal jelentkeztek asztalitenisz, lövészet, kézilabda és sakkversenyre is. Az üzemi döntő ünnepélyes megnyitóval kezdődik augusztus 15-én.

HÍREK

— **Vidám táborozás.** A miskolci Vörösmarty Művelődési Ház kulturális programot szervezett a Bodrogolaszban üdülő vasutasgyerekek részére. A műsorban közreműködött Muzsay András előadóművész, Szepes Péter bábművész és a Miskolci Nemzeti Színház több művésze. Utána „Vidám táborozás" címmel játékos vetélkedőt rendeztek a gyerekeknek.

KÖZLEMÉNY

Közöljük a szakszervezeti bizottságok sajtófelelőseivel, minden kedves olvasónkkal, hogy a Népszava Lapkiadó Vállalat szaklapokkal — köztük a Magyar Vasutassal — foglalkozó csoportja elköltözött a Budapest VII., Rákóczi út 54. szám alól. Új címük: 1139 Budapest XIII. kerület, Váci út 73. szám. Telefon: 497—950/356-os mellék.

— **Ismerkedés Budapesttel.** A miskolci igazgatóság nyolcvan dolgozója és családtagja részére a Vörösmarty Művelődési Ház kirándulást szervezett a főváros nevezetességeinek megtekintésére. Tárlatvezetéssel egybekötött látogatást tettek a Közlekedési Múzeumban, majd délután megtekintették a Fővárosi Nagycirkusz műsorát.

— **Kirándulás.** Jászboldogháza V-ös számú főpályamesteri szakaszának Petőfi szocialista brigádja a közelmúltban kirándulást szervezett Miskolcra. Megtekintették többek között Lillafüredet, a SZOT-üdülőt és a Hámori tavat.

— **Szakmunkások avatása.** Harminchat ifjú szakmunkást fogadott a miskolci járműjavító üzem, akik a 100-as számú Ipari Szakmunkásképző Intézetben fejezték be tanulmányaikat. Az üzem gazdasági és társadalmi vezetői köszöntötték a fiatalokat, majd bemutatták részükre az üzem munkahelyeit.

— **Társadalmi munka.** A miskolci körzeti üzemfőnökség mozdonyvezetőinek Április 4. és Béke szocialista brigádja 120 méter hosszú járdát készített társadalmi munkában a Vörösmarty Művelődési Ház előtt. A járdát a vasutasnapi ünnepségek előtt adták át.

— **Nyugdíjasok találkozója.** A székesfehérvári körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottságának nyugdíjas csoportja találkozót rendezett tagjai részére a vasutasnap alkalmából.. A Vörösmarty Művelődési Házban rendezett találkozón Pajor István üzemfőnök-helyettes ismertette a főnökség eredményeit, majd az uzsonna után citerazenekar szórakoztatta a vendégeket.

— **A vasutas rokkantakért.** A nyíregyházi körzeti üzemfőnökség dolgozói kommunista műszakot szerveztek és az érte járó pénzt, 28 ezer forintot a MÁV Kórház baleseti utókezelő osztálya részére utalták át. Ugyancsak társadalmi munkát vállaltak ezzel a céllal a mátészalkai körzeti üzemfőnökség brigádjai is. 120 vasúti kocsi homokot raktak ki Mátészalka és Nagyecsed között a pálya megrőzítésére.

— **Rakodógép-történeti kiállítás.** Záhonyban, a 31. vasutasnap alkalmából rakodógép-történeti kiállítást rendeztek a Közlekedési Múzeum segítségével. A látogatóknak bemutatták az első rakodógépeket és a legújabbakat is.

— **Jubiláló szimfonikusok.** Ötven éve alakult meg a hatvani vasutas Liszt Ferenc Művelődési Ház szimfonikus zenekara Ángyán Jenő karnagy vezetésével. A jubileum alkalmából ünnepi műsort rendeztek, amelyen közreműködött Kocsis Albert hegedűművész, valamint Csavlek Etelka és Harangozó László énekesek is.

— **Ismerkedés a Mátrával.** A Hatvan—füzesabonyi pályafenntartási főnökség vámosgyörki gépesített mozgó pályamesteri szakaszának három szocialista brigádja autóbuszkirándulást szervezett a Mátrába. Jártak többek között Sástón, Mátraházán, a Kékesen és Galyatetőn is.

— **Vasuttörténeti kiállítás.** A miskolci körzeti üzemfőnökség vontatási üzemegységének Eötvös József szocialista brigádja vasúttörténeti kiállítást rendezett a 31. vasutasnap alkalmából. A kiállításhoz szükséges anyagokat szorgalmas kutatómunkával gyűjtötték össze. Bemutatták többek között a régi fűtőházat és pályaudvart ábrázoló felvételeket és műszaki utasításokat, valamint archív képeken az 1911-ben alakult MVSC labdarúgócsapatot és a mozdonyvezetők dalárdáját.

Lakáscsere

Elcserélném a Balatonkeresztúr MÁV-állomáson levő háromszobás, kertes szolgálati lakást Budapest területén másfél, esetleg kétszobásra, szolgálati lakásra jogosult vasutassal. Érdeklődni levélben: Lászó Sándor, Balatonkeresztúr MÁV-állomás 8647.

Elcserélném Gödöllő központjában levő egy plusz fél szobás II. emeleti, hívóliftes összkomfortos öröklakásomat budapesti OTP, szövetkezeti vagy MÁV-bérlakásra. Érdeklődni: munkaidőben a 18—80-as telefonszámon.

Elcserélném nagyméretű, kevés ráfordítással kettő szoba komfortossá átalakítható, egy szoba félkomfortos, felújítás befejezése előtt álló, olcsó bérű MÁV Északi főműhely telepi lakásomat aktív vasutas dolgozóval kisebb méretű vagy garzonlakásra. Érdeklődni telefonon egész nap 833—872 Szabó.

Elcserélném egy szoba, konyha, kamrás, verandás, kertes MÁV-bérlakásomat kétszobásra vagy nagyobbra, szintén MÁV-bérlakásra, bárhová, vasútállomáson levőre. Esetleg Budapest környéki is megfelel. Ajánlatot Huzsvay László Veszprémvarsány, vasútállomás 20/a címre kérem.

Elcserélném Budapest XV. Rákos u. 106. sz. I. 11. másfél szobás összkomfortos (52 négyzetméter) MÁV-bérlakásomat három szoba összkomfortosra Budapest területén. Érdeklődni lehet napközben a 10—73/170 melléken.

Elcserélném szolnoki két szobahallos, 65 négyzetméteres, gázfűtéses MÁV-bérlakásomat Budapest vagy Budapest környéki hasonló nagyságú MÁV- vagy tanácsi bérlakásra, vasutas dolgozóval. Kertes ház is érdekel. Érdeklődni lehet 01/40—30 telefonszámon: Szebeniné.

Elcserélném Budapest IX., Péceli u. 2. I/1. 84 négyzetméter alapterületű két szoba összkomfortos, kiskertes MÁV-bérlakásomat egyszobás összkomfortos (esetleg komfortos) MÁV- vagy tanácsi bérlakásra. Érdeklődni munkaidőben a 27—77 vagy este 17—18 órától a 272—336 telefonszámon (szombat, vasárnap kivéve), Nagyné.

Elcserélném békéscsabai két szoba összkomfortos, II. emeleti szövetkezeti lakásomat budapesti hasonlóra vagy másfél szobásra. Érdeklődni: Farkas Sándor, 01/45—94 vagy 126—213 telefonszámon, munkaidőben.

Elcserélném három szoba komfortos, két család részére is alkalmas, Budapest XX. kerületi kertes MÁV-bérlakást — melléképülettel — hasonlóra vagy két kisebb tanácsira. Érdeklődni lehet este a 834—668-as 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 Lapkiadó Vállalat
1964 Bp. VII., Rákóczi út 54.
Telefon: 224—618
Felelős kiadó: dr. Jandek Géza
a Népszava Lapkiadó Vállalat
igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 215—11 859
81—3442. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460—6000

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXV. ÉVFOLYAM, 17. SZÁM — ÁRA: 1,30 FORINT — 1981. AUGUSZTUS 24.

A TARTALOMBÓL:

Az új szabály kedvezőbb
3. old.

Bérrendszerek, besorolási feltételek
5. old.

Eredményes félév után, nehéz ősz előtt

A *székesfehérvári üzemfőnökség* sikeresen zárta az első félévet. Az áruszállítási tonnatervet 103,74 százalékra teljesítette. Növekedett a konténerforgalom is. A feladás a bázishoz viszonyítva 17, a leadás pedig 15 százalékkal volt több.

A személyszállítási bevételi tervet 99,4 százalékra teljesítették. A nemzetközi vonatok Székesfehérvár állomás dolgozóinak hibájából nem késtek az elmúlt fél évben.

Az üzemfőnökség hetven brigádjának ezer dolgozója már a második félévi feladatok teljesítésén fáradozik. Célul tűzték ki többek között a személyvonatok menetrendszerűségének további javítását, a szervezettebb forgalomirányító munkát. Készülnek az ötnapos munkahétre is. A zökkenőmentes átállás érdekében a nagyobb szállítótatókkal már felvették a kapcsolatot.

Az őszi forgalom idején a fehérvári vasutasoknak még nagyobb erőfeszítésére lesz szükség ahhoz, hogy teljesíteni tudják a tervet, elszállítható legyen a felkínált áru. Székesfehérváron ezért is jelent különösen nagy gondot az M40 és M41-es mozdonyok alkatrészhiánya. Emiatt több gép nagyjavítása késik. Központi intézkedéssel talán még időben lehetne orvosolni a gondokat.

A tennivaló nem lesz kevesebb

Megkezdődött a felkészülés az ötnapos munkahét bevezetésére

Az ötnapos munkahétre történő átállás, illetve az ezzel kapcsolatos jogszabályok és a törvényes munkaidő módosulása szükségessé teszi a kollektív szerződés munkarendre (munkaidőbeosztásra), munkaközi szünetre vonatkozó rendelkezéseinek a módosítását is.

A módosítástervezetet — az ötnapos munkahét bevezetésének vállalati programjával együtt — a dolgozók az üzemi demokrácia fórumain ezekben a napokban vitatják meg. A szabályozás után, az észrevételek, javaslatok alapján kerül majd összeállításra. A jogszabály, illetve a kollektív szerződés módosítása a következő lényeges kérdéseket érinti: *munkaidő, munkaidőbeosztás, munkaközi szünet.*

A bevezetéssel egyidőben az általános törvényes munkaidő heti 44 óráról 42 órára csökken, a munkaközi szünetet azonban egységesen munkaidőn kívül kell kiadni. A vasútnál a dolgozók többsége eddig munkaidőn belül kapta meg a munkaközi szünetet, azt bérezés szempontjából is munkaidőnek tekintették. Ezzel szemben az iparban dolgozó fizikai munkások nagy többsége eddig is a munkaidőn kívül, a munkaidő megszakításával kapta meg a munkaközi szünetet. E dolgozók munkaidejébe tehát nem számított be ez az idő, emiatt munkanapokon fél órával hosszabb volt a munkahelyi jelenléti idejük, mint azoknak, akik munkaidőn belül étkezhettek.

A nem kívánatos megkülönböztetés megszüntetésére, az ötnapos munkahétre történő átállás során oly módon nyílt lehetőség, hogy az ebédidőnek a munkaidőből történő egységes kivételével egyidejűleg csökkentették a törvényes munkaidőt. *Így a heti munkaidőből, plusz a munkaközi szünet heti időtartamából összetevődő heti munkahelyi jelenléti idő azoknál a dolgozóknál sem növekszik, akik eddig munkaidőn belül étkeztek.*

Az áttérés után a 43 óra 40 perces heti jelenléti időből egységesen 42 óra lesz a munkaidő és 5 x 20 perc (1 óra 40 perc) a munkaidőn kívüli munkaközi szünet.

Az állandó nappalos dolgozóknál ez azt jelenti, *hogy heti 43 óra 40 percet kell öt munkanapra elosztani.* Gyakorlatilag tehát azoknak, akik munkaidőn belül étkeztek, a hetenkénti szabadszombatokért a munkahelyi jelenléti idő szempontjából mindössze azt az „áldozatot" kell hozni, hogy hétfőtől péntekig *az eddigi általános napi 8,5 órás munkahelyi*

(Folytatás a 6. oldalon.)

JÚLIUSI GYORSMÉRLEG

A MÁV 11 millió 153 ezer tonna árut és 23 millió 644 ezer utast szállított

Az idei szállítási terv teljesítéséhez adottak a lehetőségek

Javuló tendencia jellemezte a vasút áruszállítási tevékenységét júliusban. Előzetes adatok szerint

11 millió 153 ezer tonna áru került elszállításra.

Ez a mennyiség az elmúlt év hasonló időszakához viszonyítva 101,2, a tervhez képest pedig 99,1 százalékos teljesítés.

A legjelentősebb emelkedés a belföldi áruforgalomban mutatkozik:

az elszállított áruk súlya a tervezett értéket 1,5, a bázisidőszak mennyiségét pedig 3,2 százalékkal haladta meg.

Egyes tömegárukból az előrejelzett mennyiségnél jóval több került vasúti feladásra. Így például szénből 8,1, kavicsból 1,3, cementből 1,1 és műtrágyából 25 százalékkal többet fuvarozott a vasút, mint tavaly júliusban.

Az előző hónapok kiemelkedően magas export szállításai átlagosan 6 százalékkal csökkentek. Az import forgalom hasonlóan alakult. Az elmúlt félév igen alacsony tranzit forgalmához képest viszont örvendetes növekedés tapasztalható. Az átmenetben fuvarozott áruk mennyisége már elérte a bázis szint 95,2, a tervezett érték 97,9 százalékát.

A vasúti áruszállítási teljesítményt kifejező árutonna-kilométer az elmúlt évihez viszonyítva 100,7, a tervhez képest 99,9 százalékos.

Előzetes adatok alapján — amennyiben az év hátralévő időszakában a júliusban tapasztalt tendencia érvényesül az árupiacon

— a vasútnak minden esélye megvan arra, hogy az 1981. évi áruszállítási tervét teljesítse.

Jelentősen emelkedett az időre ki nem állított teherkocsik, valamint a géprevárás eseteinek a száma. Javult viszont a szomszéd vasutak fogadási készsége, ami csökkentette a feloszlatott kilépő vonatok mennyiségét.

Megfelelően alakult a tehervonati mozdonyok kihasználása. A gőzmozdonyok napi haszonkilométer teljesítménye 8,1, a villamosmozdonyoké 1,1, míg a kis-, valamint a nagyteljesítményű dízelmozdonyoké 0,5, illetve 2,8 százalékkal volt jobb a tervezettnél.

Becslések szerint júliusban

23 millió 644 ezer utast szállított a vasút,

s ezzel 102,6, illetve 97 százalékos teljesítést ért el.

A személyszállítás minőségi mutatói közül a személyszállító vonatok átlagos utazási sebessége az elmúlt évihez hasonló volt. A menetrendszerűség 0,3 százalékkal romlott, az egy vonatra jutó késési idő viszont 21,1 százalékkal javult. Közrejátszott ebben, hogy a nemzetközi gyorsvonatok fajlagos késése 15 perccel csökkent.



Vonat érkezik Badacsony állomásra
(Laczkó Ildikó felvétele)

AUGUSZTUS 20.

Alkotmányunk ünnepe



Jog és kötelesség

E hagyományos ünnep — amely az idén sokak számára háromnapossá bővült — mindenkor országos teendőinkre is figyelmeztet. Hiszen akár az államalapító István király emlékét idézzük, akár a szocialista alkotmány paragrafusait említjük, vagy éppen a pékségből ropogósan kikerülő új kenyeret köszöntjük: *az alkotás és a munka* — s e két rokonfogalom eredménye — jelenlévő. Ha több, mint egy évezred választja is el István királyt az alkotmány nap tűzijátékos ünnepétől, a kontinuitás — a folyamatosság — nyilvánvaló. E folytonosság jelképe az önmagában is jelképes kenyér, amelynek nemcsak fogyasztói, de — közvetett, vagy közvetlen — megteremtői voltunk és vagyunk.

Igaz, a munkát május elsején szokás dicsőiteni, e nemzetközi ünnepnapon, amikor emberek százmilliói éltetik — vagy éppen követelik! — az alkotás lehetőségét. A mi harminckét éves alkotmányunk az első olyan magyar törvény, amely tartalmazza a munkához való jogot, teljes foglalkoztatást biztosítva ezzel a munkanélküliségtől — s a vele együttjáró kenyérínségtől — oly gyakran sújtott népnek. *Szocialista alkotmány a miénk, amely rögziti a felszabadulást követően végbement társadalmi változásokat, olyan alaptörvény, amely a továbbhaladás útját is kijelölte-kijelöli.*

Kenyér. Hiányának lidérces emlékét őrzik még idegsejtjeink, kétszeresen is tudjuk-értékeljük tehát: mit jelent léte, tényleges és képletes értelemben egyaránt. S higgadtan méltányoljuk ama tényt, hogy olyan időszakban, amikor a világgazdaságot válságok rázkódtatják meg, s a terített asztal megnyugtató-mindennapos öröme nem mindenütt adatik meg mindenkinek, *a szocialista Magyarországon bőséges eme asztal.* Miközben a gazdálkodás hellyel-közzel újkeletű gondjai minket sem kímélnek és egyelőre az életszínvonal megőrzése az elsődleges cél, a boltok kínálata minden igényt kielégít. Kérkedés nélkül lehetünk elégedettek azzal, amit alkotmányos jogunkkal élve megteremtettünk: munkánk gyümölcsével — a kenyérrel, és a kenyérhezvalóval.

Ám, hogy így van, és a jövőben is így legyen, teljesítenünk kell alkotmányos kötelességünket: *dolgoznunk, olykor igen keményen, a család és az ország boldogulásáért.* Dolgozni, az aratóknak csakúgy, mint a korszerű mezőgazdasági gépek gyártóinak, s akik a búza, a gép, a gépalkatrész szállítására hivatottak: *nekünk, vasutasoknak.* E hármas ünnep országos teendőinkre is figyelmeztet — írtuk elöljáróban. Figyelmeztet arra, hogy maholnap túlvagyunk az esztendő kétharmadán, s négy hónap van hátra csupán az évzárásig. Négy olyan hónap, amikor sűrűsödnek a feladatok: *továbbitanunk kell a betakarított terményt, de nem mondhatunk nemet az ipar ez idő tájt hajrázóinak sem.* Az ősz —, amely tetszik, nem tetszik: küszöbön immár — mindenkor keményebb feltételeket hozott, s bár gyakran mondjuk, hogy a szállításban már egész évben csúcs van, az igazi próba mégis előttünk áll.

Az első félév — szó esett erről szakszervezetünk központi vezetőségének legutóbbi ülésén is — nem teljesült maradéktalanul terveink szerint. S ha külső körülmények is közrejátszottak ebben, tudatában vagyunk: *hol miként kell és lehetne másként munkálkodnunk.* Kedvezőtlen, hogy nem javult a teherforgalom irányítása és minősége, a teherkocsik árutonnakilométerben kifejezett termelékenysége pedig öt százalékkal romlott. Nem csupán azért nem ünneprontás szólni erről is, mert immár az ünnep után vagyunk, hanem azért sem, mert a nyílt beszéd a legméltóbb alkotmányunkhoz — a jogok és kötelességek tárházához.

A sztereotíp kijelentés az idén is elhangzott: *megtermett az ország kenyere.* Valóban megtermett, s e termés az idén is a munkát dicséri. Malomban immár az új búza — hallhattuk, s e kitétel a vasút tevékeny jelenlétére is utal. De temérdek még a tennivaló ahhoz, hogy elmondhassuk: *tettekké formálódott az alkotmány paragrafusa, maradéktalanul eleget tettünk kötelességeinknek.*

Hogy tiszta lelkiismerettel élhessünk jogainkkal.

— földes —

TANÉVKEZDÉS KÜSZÖBÉN

Kövessünk el mindent az állami felnőttoktatás sikeréért

A naptár lassan az ősz kezdetét jelzi, s ez egyúttal az új oktatási év indulását is jelenti. Szeptemberben jelképesen becsengetnek a tanulást vállaló dolgozók számára is. Sokan megkezdett tanulmányaikat folytatják, és számottevő azok száma is, akik újonnan kapcsolódnak be egy-egy oktatási formába. Hamarosan kiderül, hogy a nyári hónapok alatt ki, hogyan foglalkozott a tanulás gondolatával, s az elhatározás hány esetben érlelődött cselekedetté. Ezúttal érik be a munkahelyek oktatás-szervezésének gyümölcse is, amely az egyéni ráhatás, az ösztönzés, a meggyőzés sikerének mértékét is mutatja.

Ösztönözni a tanulási kedvet

Az új oktatási év kezdetén nem véletlenül idézzük az eltelt hónapokat. A szervező munkát ugyanis a nyári időszakban erőteljesebben kell végezni. Sok évi tapasztalat bizonyítja, hogy főleg az általános iskolai képzés segítésében kell türelmes, hosszan tartó agitációs munkát kifejteni, hatásos érveket felsorakoztatni, kedvező munkahelyi lehetőségeket teremteni.

Most arra kell ügyelni, hogy a tanulást vállaló, új követelményekkel, többletfeladattal ismerkedő dolgozók, ne veszítsék el tanulási kedvüket, önbizalmukat. Különösen az alapfokú végzettséggel nem rendelkező, hátrányos helyzetű fizikai dolgozók segítéséről van szó. Néhány számadat: *1980-ban a vasút összlétszámának 24 százaléka nem rendelkezett az általános iskola nyolc osztályával, és az analfabéták száma is elérte a 2 százalékot.* A hiányos végzettségűek túlnyomó többsége bejáró, illetve munkásszálláson lakó vasutas volt. Az 1980/81-es oktatási évben, megközelítően csak ötszázan folytattak alapfokú tanulmányokat és nem lassult az újratermelődés folyamata sem. Indokoltak tehát az új tanév megnövekedett munkahelyi feladatai.

Melyek ezek?

A Vasutasok Szakszervezete elnöksége júniusi ülésén tárgyalta az állami felnőttoktatás helyzetét, és a VI. ötéves terv időszakára meghatározta a feladatokat. A soron következő tennivalókból mindenekelőtt: *a különböző szervek fokozottabb együttműködését, az általános iskolai képzés és a szakmai tanfolyamok eredményesebb összehangolását, a művelődési bizottságok nagyobb fokú koordináló munkáját, valamint a rétegagitáció erősítését szükséges kiemelni.*

A ferencvárosiak követendő példája

Nézzük sorjában. A tervszerű együttműködés alapvető feltétele az oktatási munkának. Enélkül tartósan jó eredményeket nem lehet elérni. Éppen ezért ki kell alakítani, s az oktatási év időszakában folyamatossá kell tenni, a működési területeknek megfelelő munkamegosztást. Intézkedni még nem késő. Ami a jó együttműködést, a gondos előkészületeket illeti, *arra jó példa Ferencváros.* A csomóponton, az idén harmadik esetben indítanak kihelyezett általános iskolai tagozatot. A hétfői egésznapos oktatás a bejárók tanulását segíti, és sikere elképzelhetetlen lenne a csomópont vezetőinek összehangolt munkája nélkül. A Ferencvárosi Vasutas Művelődési Központ és Könyvtár vezetőjének javaslatára, legutóbb augusztus 13-án ültek össze egyeztető megbeszélésre a csomópont gazdasági és mozgalmi vezetői. A művelődési intézmény ma is oroszlánrészt vállal a feladatok végrehajtásából. Igazgatója ezért is kérte az értekezleten: *a kijelölt dolgozók számára, a gazdasági vezetők tegyék lehetővé az oktatáson való részvételt, és rendszeresen ellenőrizzék rendelkezésük végrehajtását.*

Az értekezlet részvevői egyetértettek abban, hogy az ellenőrzés két irányban szükséges. Egyrészt a tanulók oktatáson való megjelenését, másrészt a közvetlen termelésirányítók munkaszervezési intézkedését kell figyelemmel kísérni. Ez utóbbit a munkaidőkedvezmény biztosítása érdekében. A gazdasági intézkedések mellett, az oktatási napok lebonyolítása, valamint a pedagógusokkal való kapcsolattartás már az intézmény feladata. *A művelődési központ aktívan részt vállal az előzetes agitációban, rendszeresen figyelemmel kíséri a tanulmányi eredményeket, konzultációs lehetőségeket szervez, és jelez a szakszervezeteknek, ha a tanulmányi év alatt hatáskörén túlnövő problémát tapasztal.* A szolgálati főnökségek szakszervezeti bizottságai pedig, ösztönöznek a tanulást segítő munkahelyi feltételek megteremtésére, és közreműködnek a gazdasági, egyéni problémák megoldásában.

Az összehangolt munka közös eredményeként, a csomóponton tavaly 17 bejáró dolgozó fejezte be a nyolc általánost. Azért csak ennyi, mert a feszítő munkaerőgondok miatt, egy időben nagyobb létszámot nem tudnak nélkülözni.

A hétfői oktatás sikeres kísérleti módszerét szeptembertől más budapesti művelődési intézmények vezetői is tanulmányozzák. Az érdeklődők számára ugyanis a Ferencvárosi Vasutas Művelődési Központban bemutató előadásokat tartanak.

A művelődési bizottságok teendői

A kedvező lehetőségek megteremtésében, a helyi sajátosságoknak megfelelő újabb módszerek, oktatási formák kialakításában fontos szerepe van a művelődési bizottságoknak. Erre vonatkozóan az elnökség határozata többek között így szól: „... *koordinálják a különböző szervek oktatási terveit. Tűzzék gyakrabban napirendre egy-egy munkaterület, főnökség, igazgatóság oktatási munkáját. Építő bírálattal, különös figyelemmel értékeljék az általános iskolai képzés munkahelyi eredményeit. A hátrányos helyzetű, bejáró dolgozók tanulása érdekében, tegyenek javaslatot a munkahely adottságainak megfelő, eredményesebb módszer bevezetésére. Javítsák együttműködésüket a munka- és lakóhely közös oktatási feladatainak ellátásában.*"

Sajnos az oktatási teendők ellátásában, a művelődési bizottságok többsége ma még operatív munkát végez. Indokolatlanul és aránytalanul sok feladatot átvállal, így aztán sem idő, sem energia nem marad a koordinálásra. Helytelen gyakorlat az is, hogy a bizottság tagjai közül sok helyen csak néhányan tevékenykednek.

Az új tanév köszöbén, — ahol nem tervezték — érdemes soron kívül is bizottsági ülést tartani, hogy a főnökségek, művelődési intézmények oktatási terveit, saját elképzeléseikkel, munkatervükkel egyeztessék.

A szellemi tőke mindig megtérül

Az agitáció, propaganda jelentőségéről hangsúlyozottan kell szólni. E gondolatkörben két lényeges tudnivalót emelünk ki: *a tervszerű, folyamatos meggyőző munkát és a rétegagitációt.*

Az életben az már régen bebizonyosodott, hogy az oktatásban tartós sikereket csak rendszeresen végzett, meggyőző munkával lehet elérni. Az egyénekre gyakorolt agitáció, propaganda kifejtésénél, a leghatásosabb módszerek alkalmazásában *segiteniök kell nemcsak a szakszervezeti tisztségviselőknek, bizalmiaknak, hanem a kollektívák képzettebb tagjainak is.* A ferencvárosi csomóponton például, a tanulmányaikat folytató, vagy éppen befejező dolgozók, szocialista brigádtagok részt vesznek az agitációs munkában. *S ugyan ki tudna meggyőzőbben beszélni a tanulás hasznosságáról, mint éppen az, aki maga is tanul?* A képzésben részvevők saját szorgalmukkal, eredményeikkel bizonyíthatják a legjobban, hogy a tudatfejlesztésre érdemes időt, energiát fordítani. Érdemes, mert a tanulás biztosítja a szakmai előmenetelt, az alkotó vitákban való aktív részvételt, a szélesebb látókört, az önművelést.

Mindezek figyelembevételével kell a bejárók, munkásszálláson lakók, fiatalok, nők és a GYES-en levő kismamák tanulási lehetőségeit, munkahelyi és családi körülményeit figyelembe venni, igényeiket felkelteni, s a tanulást gátló problémák megszüntetéséhez segítséget adni. Nem elhatárolt időszakokban, hanem az oktatási év munkafázisainak megfelelő egyenlő intenzitással. *A hiányos iskolai végzettségű, szakmai előmenetelre pályázó, ismereteiket gazdagítani akaró vasutasoknak pedig élni kell a lehetőséggel, a munkahelyi segítséggel.* Hiszen miután a műveltség igényén túl, mind nagyobb mértékben gyakorlati célok is sarkallják a tanulást, számukra sem lehet közömbös, hogy a ráfordított energia nemcsak szellemi tőkévé, hanem forinttá is változik.

Pálinkás Katalin

GySEV, Pécs, vasútegészségügy

Kihelyezett titkársági ülések

Az elmúlt napokban a vasutas-szakszervezet középirányító szerveinél folytatódtak a kihelyezett titkársági ülések. Augusztus 6-án a GySEV vállalati szakszervezeti bizottsága, 14-én a pécsi területi szakszervezeti bizottság, 18-án pedig a vasútegészségügyi szolgálat szakszervezeti bizottsága adott számot a titkárságnak a választások óta eltelt időszakban végzett munkáról.

A vita alapját mind a három középirányító szervünknél önértékelő írásos jelentés és szóbeli kiegészítés képezte. Ezekből is kitűnt: *a feladatok azonosak, a működési terület és a szakmai feladatok azonban eltérőek.* Ebből adódik, hogy a GySEV-nél és a vasútegészségügyi szolgálatnál a különböző behatások miatt a szakszervezeti munka is nehezebb körülmények között folyik. Mindezek figyelembevételével *a titkárság — miközben elismerését fejezte ki a végzett munkáért — a szakszervezeti munka demokratizálására és a testületi munka javítására hívta fel a figyelmet.* Ami azt jelenti, hogy a szakszervezeti bizottságok munkamódszerét a mai igényekhez kell igazítani, jobban kell képviselni a rétegérdekeket, anélkül, hogy bármilyen más érdek csorbát szenvedne. Ehhez hozzátartozik az is, hogy nagyobb gondot kell fordítani a szakszervezeti élet megismertetésére, népszerűsítésére.

A pécsi területi szakszervezeti bizottság munkáját az ülésen részt vevő *Jerszi István*, a Baranya megyei pártbizottság titkára és *Szili József*, az SZMT titkára egyaránt jónak értékelte. Ezt a titkárság is megerősítette. A feladatok között viszont első helyen jelölték meg a termelést, a gazdálkodást segítő munka javítását, a tagság érdekeinek jobb képviseletét — általában és konkrétan — minden területen.

A forgalmista hobbija

Kevés szó honosodott meg nálunk olyan hamar, mint a hobbi és nyilván nem véletlenül. Kedvtelése ugyan máskor is volt egyes embereknek, csak akkor passziónak hívták és jóval kevesebben hódolhattak neki. Azóta sokat változott a világ. Ma már szinte mindenkinek van valamilyen hobbija, így nem ritka a hobbikiállítás sem, ahol bemutathatják a dolgozók, melyikük, milyen szenvedélynek áldoz a szabadidejéből. Képek, szobrok, faragások, kézimunkák láthatók itt, ez utóbbiakat most díszítőművészetnek mondják. Szebbnél szebb változatai kerülnek ki az ügyes női kezek közül.

A meglepetés csak az, ha férfi a kézimunka készítője, mint volt legutóbb a békéscsabai klubkönyvtár hobbikiállításán. Aki pedig erre a hagyományosan női területre merészkedett és nem is akármilyen munkákkal, az *Pacz Béla*, a csabai vasútállomás rendelkező forgalmi szolgálattevője. Fiatal ember, tavaly szerelt le a katonaságtól. Két goblenképet — az egyik a *Korsós lány*, a másik *Az öreg juhász* — állított ki, kalocsai futót, nemezalapú faliképet, valamint a nagyon ötletes formájú, fekete-piros filcre színes hímzéssel készült alátéteket.

— *Sokan furcsálják, hogy ilyesmivel foglalkozom, pedig nincs ebben semmi különös, hiszen egy férfinak is két keze van, s akkor miért ne tudna kézimunkázni?* Engem már gyerekkoromban érdekelt, amikor még általánosba jártam, s el is mentem a húgommal az iskolai szakkörbe. Nem néztek ki a lányok, így aztán hamar megtanultam az alapokat és az első munkám egy keresztszemes terítő, jól sikerült. Olyan tízéves forma lehettem akkor. Aztán folytattam, mert nagyon tetszett, de talán az is közrejátszott, hogy olyat is meg tudok csinálni, ami nem a fiúknak való.

Később sem hagyta abba, sőt többfélével is próbálkozott, gyakran már maga is tervezett az ismerős motívumokból. Az az igazi, amikor a gondolattól a teljes megvalósulásig a saját ötletét viszi végig. Ám az is jó a kézimunkában, hogy a részeredményeknek is örülni lehet, s így még izgalmasabb a kiteljesedés. Nehéz is ilyenkor abbahagyni.

— *De mégis muszáj. És kezdeni sem lehet akármikor. Ha szolgálatból hazamegyek, előbb lefekszem pihenni, majd minden fizikai munkát elvégzek a ház körül és csak aztán fogok hozzá a kézimunkához. Közben rádiót, lemezjátszót hallgatok, vagy a TV műsorát nézem. Ezek jól kiegészítik az öltögetést.*

Barkácsolni és kertészkedni is szeret. Ez megis látszik az anyósa házatáján. Nemcsak a kertet, hanem az udvart is megtervezte, hogy minél szebb legyen a környezetük.

Vass Márta

DEBRECENBŐL SZEGEDRE

Különvonattal a szabadtéri játékokra

A debreceni területi szakszervezeti bizottság — a Postás, a Ruhagyár, a BIOGÁL és a KISZÖV szakszervezeti bizottságaival közösen — július 25-én *ezer személy részére szervezte meg* a szegedi szabadtéri játékokon való részvételt. A programban Strauss: a *Cigánybáró* operett megtekintése szerepelt. A különvonat hét óra hat perckor indult Debrecen állomásról, és megállt *Püspökladány, Kisújszállás* és *Szolnok* állomásokon is, hogy felvegye a szabadtéri játékokra utazó lakosokat.

A szegedi területi szakszervezeti bizottság az előadás előtt programot szervezett a különvonat utasainak. Segítségükkel megismerhették a város nevezetességeit, megtekinthették a Tisza-parti ifjúsági karnevált, valamint különféle képző- és iparművészeti tárlatokat.

A különvonat utasai másnap (vasárnap) reggel érkeztek vissza Debrecenbe.

17 ÉVESEN

A fiatal szakmunkások bizalmija

Friss sikerélmény hatása alatt beszélgettünk *Apró Györggyel*, aki büszkén mutatta dizelmozdony-szerelői szakmunkás-bizonyítványát. Méltán lehet büszke, mert a három évi szorgalmas tanulást és a szakma szeretetét kitűnő bizonyítvánnyal tanúsították.

— *Édesapám traktoros volt, őrá mindig felnéztem* — mondja a 17 éves fiatal —, *és így már kisiskolás koromban vonzódtam a gépekhez.* A pályaválasztási tanácsadáson kaptam kedvet a vasúthoz és a dizelmozdony-szerelői szakmához. A szentesi 603. számú Szakmunkásképzőben jó alapot szerezhettünk, a munka megszerettetésében a vasúti oktatóinknak volt döntő szerepük. Vidáman és könnyen vettem a három év akadályait, szerettem tanulni. *Ma kaptam kezembe a munkakönyvemet, most már igazán vasutas vagyok.*

A szentesi körzeti üzemfőnökség a dizelmozdony-szerelő szakképzés alföldi bázisa. A napokban 13 fiatal fiú vette át a szakmunkás-bizonyítványt. Tizenhárman — noha tizenöten végeztek az idén. Tavasszal, a szakmunkástanulók országos versenyén ugyanis *Sebők Ferenc* első, *Hegyi Ferenc* pedig második helyen végzett és megkapták a szakma kiváló tanulója kitüntetést. A kitüntetés feljogosította őket, hogy soron kívül tehessenek szakmunkásvizsgát. Így ők ketten már mint a MÁV — két hónapja végzett — dolgozói fogadták a tizenhárom most végzős társukat.

Valkai Attila vasúti oktató méltán büszke arra: a fiatal fiúkkal úgy megszerettették a szakmát, a munkát, a vasutat és nem utolsósorban a munkahelyet, hogy mindnyájan az üzemfőnökségnél maradtak.

A pályakezdő szakmunkásokat az üzemfőnök, a személyzeti vezető és a társadalmi vezetők fogadták. Vázolták előttük az előrehaladás lehetőségeit. A beilleszkedés érdekében a fiatalok maguk választhatták ki azokat az idősebb szakmunkásokat, akik mellett dolgozni fognak. Valamennyien olyan szakterületen kaptak beosztást, amelyet legjobban szeretnek. A legjobb tanulmányi eredménnyel végzett fiatalok 14 forint 50 filléres órabérrel álltak munkába.

Apró György magabiztos válaszai jó tájékozottságot árultak el. Kiderült: *talán a legfiatalabb vasutas szakszervezeti bizalmival beszélgettünk, ő képviseli a most végzett fiatal szakmunkások érdekeit.*

— A politikai oktatást csoportunkban én vezetem. Időben megkaptam a kollektív szerződés tervezetét, s azokat a részeket emeltük ki, amelyek bennünket közvetlenebbül érintenek. Szóvá tettük, hogy a munkaruha már a tanulóidő alatt sem bírja ki a viselési időt. Most az ötnapos munkahét általános bevezetése és a heti 42 órás munkaidő foglalkoztat bennünket. Kíváncsian várjuk az új munkaidő-beosztást. Már most látjuk: *még jobban kell dolgoznunk és nagyobb munkaintenzitásra lesz szükség, hogy kevesebb idő alatt elvégezzük a ránk bízott feladatokat.*

A most végzett fiatalok nagy lendülettel készültek a 31. vasutasnap rendezvényeire. Többen tagjai a körzeti üzemfőnökség szocialista brigádklubja irodalmi színpadának. A vasutasnapon az ünnepi műsort ők adták. *Borsi István* üzemfőnök külön is kiemelte: *munkába állásukkal a frekventált munkakörökben levő létszámhiányt csökkentették.* Mód nyílt munkaerő átcsoportosításra; nyolc embert adhattak vissza a javító bázisról a forgalmi utazó szolgálatnak.

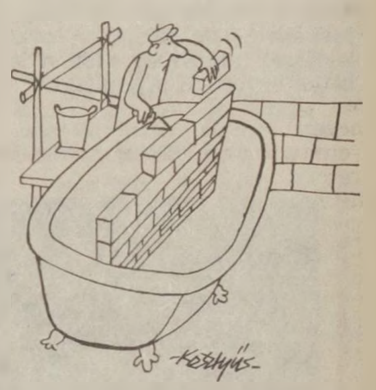
— Ősszel beiratkozom a dolgozók gimnáziumába, de valamilyen formában mindnyájan tovább kívánjuk képezni magunkat — mondta Apró György. — Mi most visszadobjuk a labdát azoknak a gimnazistáknak, akik lebecsülik a szakmunkás tanulókat. Mi is tudunk jó tanulmányi eredményeket produkálni, de már dolgozni is megtanultunk és szeretjük a munkát! Ebben ők még mögöttünk vannak.

Fogas Pál

Gratulálunk!

Kesztyűs Ferenc neve jól ismert lapunk olvasói előtt. Csaknem két évtizede külső munkatársa a *Magyar Vasutasnak*. Különösen karikatúráival hívta fel magára a figyelmet. Vasúti ihletésű grafikái, rajzai nemcsak kitűnő humorérzékről, hanem a vasúti munka ismeretéről, jó megfigyelőképességről is tanúskodnak.

A közelmúltban *Anconában* rendezett nemzetközi sportkarikatúra biennálén kilenc alkotásával szerepelt. Az Olaszországban rangos anconai biennálén 73 ország művészeinek 1200 alkotását mutatták be. A neves művészekből, professzorokból álló zsüri *Kesztyüs Ferenc alkotásait ezüstéremmel jutalmazta.* A magyar karikaturisták közül *Dallos Jenő* szintén ezüstérmet, *Zengő Sztankovits Mihály* pedig oklevelet kapott. Gratulálunk a szép sikerhez!



Válás után



Forintnövelés

(Kesztyűs Ferenc rajzai)

Az új szabály kedvezőbb

Vezérigazgatósági állásfoglalás a vontatási utazószemélyzet szolgálati idejének elszámolására

A mozdonyvezetők körében néhány helyen kedvezőtlen visszhangot váltott ki szolgálati, illetve várakozási idejüknek az 1981—1985. évi MÁV kollektív szerződés 18. §. (2) bekezdése szerinti elszámolása. Általában a kollektív szerződés szabályát okolják, hogy július 1. után olyan esetet is várakozási időnek minősítenek, és az alapbér szerinti 50 százalékos díjazással fizetnek, amelyet korábban szolgálati időnek tekintettek, s teljes alapbérrel díjaztak. Emiatt egyes dolgozóknál jelentősebb keresetcsökkenés is előfordulhat.

Már elöljáróban le kell szögezni, hogy a problémát nem az új szabály okozza. Ahhoz azonban, hogy jól megértsük: *mi váltotta ki az elszámolással kapcsolatos vitákat, néhány évre vissza kell tekinteni a szabályozás alakulására.*

Az 1976—1980. évekre kötött *MÁV kollektív szerződés* 1976-ban elfogadott, eredeti szabályai szerint a forduló és közbeeső személyzetváltó állomásokon keletkező *összes várakozási időt 1 Ft/óra díjazással kellett elszámolni.* Ez alól kivételt képezett, ha a dolgozót hely hiányában nem tudták laktanyában elhelyezni. Ebben az esetben ezt az időt az alapbér 50 százalékával kellett díjazni.

A rendelkezés egyértelmű volt

A kollektív szerződés 1977. évi módosítása során, díjazás szempontjából, a dolgozókra nézve előnyös előrelépés történt. *Az új szabály szerint az 50 százalékos díjazás lett az általános, 1 Ft/óra díjazást csak akkor fizettek, ha a pihenőidő a 4 órát meghaladta és a dolgozók elszállásolását, (fekvőhelyet) biztosították.*

Az 1976—1980. évekre szóló MÁV kollektív szerződés 17. §. (1) bekezdése szerint tehát a pihenő (várakozási) idő — függetlenül időtartamától — nem minősülhetett szolgálati időnek és arra — az előzőekben ismertetett megkülönböztetés szerint 50 százalékos, vagy 1 Ft/óra díjazás járt.

Ezzel szemben az 1981—1985. évekre szóló MÁV kollektív szerződés 18. § (2) bekezdése szerint *a két órát meg nem haladó várakozási időket szolgálati órának kell tekinteni és a teljes alapbér alapulvételével kell díjazni.* Ha tehát a két szabályt összevetjük, abból egyértelműen kitűnik, hogy az új szabály kedvezőbb az érintett dolgozókra nézve!

Akkor mi okozza a problémát?

Az üzemfőnökségek szervezésével párhuzamosan került bevezetésre a forgalmi- és a vontatási személyzet egységes vezénylése. Ekkor derült fény arra, *hogy a kollektív szerződés, egyébként egyértelmű rendelkezését és az elszámolásra vonatkozó vezérigazgatói utasítást sok helyen nem tartották be.* A kollektív szerződés szerint pihenőidőnek számító időtartamokat is szolgálati órának számolták el és arra az 50 százalékos, illetve 1 Ft/óra díjazás helyett teljes alapbért fizettek. Ez úgy vált „jogszerűvé", hogy a forduló állomáson, a várakozási idő alatt, abban az esetben is gépen hagyták a mozdonyszemélyzetet, ha arra üzemi szempontból nem volt szükség.

A korábbinál következetesebben

A közös vezénylés bevezetésekor azonban kiderült, hogy a szerelvény forgalmi személyzete, ugyanazon várakozási időre, a kollektív szerződés előírásának betartásával 50 százalékos, illetve 1 Ft/óra díjazást kapott, ugyanakkor a vontatási személyzetet teljes alapbérrel számolták el.

A probléma tehát elsősorban abból adódott, hogy a mozdonyszemélyzet elszámolásánál korábban elterjedt a lényegében várakozási (pihenő) időnek tekintendő időtartamok munkaidőkénti figyelembevétele és díjazása.

Az új kollektív szerződés hatálybalépésével egyidejűleg a MÁV vezérigazgatója rendelkezést adott ki az igazgatóságoknak, az új szabályok betartására, az improduktív várakozási idők szigorú elszámolására. Ez azzal a következménnyel járt, hogy — a korábbi gyakorlattól eltérően — *most már a mozdonyvezetők részére is elrendelik a fordulóállomáson a várakozási idő alatt a gép elhagyását és ha ez az idő a két órát meghaladja, akkor ezt 50 százalékos díjazással számolják el.* Miután korábban a gép elhagyására ilyen esetben általában nem rendelkeztek, így ezt az időt is teljes alapbérrel számolták el.

Megállapítható tehát, hogy nem az új szabály kedvezőtlenebb, hanem a korábbinál következetesebben alkalmazzák az elszámolásra vonatkozó szabályozást és ennek következményeként fordulhat elő egyes mozdonyvezetőknél keresetcsökkenés. Nincs akadálya azonban annak, hogy egyedi mérlegeléssel, az esetleg indokolatlan mértékű keresetcsökkenést a szolgálati főnökségek — saját béralapjuk terhére — alapbéresítéssel, részben vagy egészben pótolják.

Fokozta a feszültséget a vontatási utazók körében, hogy ugyanakkor a forgalmi utazóknál — akiknél a szabályt korábban is pontosan betartották — az új szabályozás forintkihatása egyértelműen kedvezően jelentkezik.

Több helyen vita merült fel amiatt is, hogy az utazószemélyzet bérszámfejtését végzők körében nem alakult ki egységes gyakorlat az utazó szolgálat során felmerülő egyes speciális esetek minősítésében, illetve elszámolásában. Az egyöntetű eljárás érdekében a *Magyar Államvasutak Értesítőjében* (1981. augusztus 13-i 33. szám) vezérigazgatósági állásfoglalás került kiadásra.

Az állásfoglalást — tekintettel közérdekű jellegére — a következőkben teljes terjedelmében közöljük:

I.

„Az 1981—1985. évekre szóló MÁV kollektív szerződés 18. §-ának alkalmazásával kapcsolatban kérdésként merült fel, hogy az utazó dolgozók munkabérének elszámolása során a távolléti időn belül mely részidőket kell szolgálati időnek (munkaidőnek) tekinteni és teljes alapbérrel elszámolni, továbbá melyek azok a részidők, amelyekre a havi alapbér alapulvételével számított 50 százalékos díjazás jár.

1 A kollektív szerződés 18. §. (1) bekezdése alapján *a teljes alapbér figyelembevételével kell elszámolni* a következő szolgálatban töltött időket:

— a vonat indulásától az érkezésig, vagyis vonattovábbítással töltött időt,

— a vonat átvételére, átadására, illetve a gép elő- és utókezelésére fordított normaidőt (a normaidőket igazgatósági függelék tartalmazza),

— indulás előtt és érkezés után árukezelésre, tolatásra, átállásra fordított időt,

— honos állomáson a vonat indulásáig, vagy az önköltségi út megkezdéséig fordított időt,

— önköltségi utazással töltött időt (az lehet honos állomásról a vonat indulási állomására, illetve személyzetváltó állomásra utazás, továbbá érkezési állomásról vagy személyzetváltó állomásra történő utazás),

— az előzőekben nem szereplő olyan időtartamokat, amikor üzemi szempontból a gépen, illetve szerelvényen kell tartózkodnia a személyzetnek (ezen idő alatt mozgás vagy állás egyaránt előfordulhat, pl. ha az üzembentartást állás alatt is biztosítani kell, vagy figyelési kötelezettség esetén),

— olyan időket, amelyeket jogszabály, illetve MÁV kollektív szerződés szerint munkaidőnek kell tekinteni (pl. kötelező szakmai oktatás),

— továbbá a kollektív szerződés 18. §. (2) bekezdése szerinti 2 órát meg nem haladó várakozási időt.

2 A kollektív szerződés 18. §. (2) bekezdése alapján a távolléti órán belül a havi alapbér alapulvételével számított 50%-os díjazás jár a szolgálati órának nem minősülő várakozási idő tartamára.

A forduló, közbeeső személyzetváltó állomáson, vagy forduló vontatási főnökségen töltött várakozási idő akkor nem minősül szolgálati órának, ha időtartama a lejelentkezési normaidő lejártától a következő feljelentkezés időpontjáig a kettő órát meghaladja és az arra jogosult személy utasítása alapján ezt az időt gépen, illetve szerelvényen kívül, laktanyában, vagy más várakozásra alkalmas várakozási helyen tölti el a dolgozó.

A mozdonyszemélyzet csak abban az esetben köteles a gépet elhagyni, ha az arra jogosult személytől ilyen értelmű utasítást kap. Mindaddig, míg ilyen utasítást nem kap, a gépen töltött idő szolgálati órának minősül és arra teljes díjazás jár.

Előfordulhat, hogy a gépen, illetve szerelvényen való tartózkodás üzemi szempontból nem indokolt, azonban az utazó dolgozó, annak ellenére, hogy az árra jogosult személytől gépen, illetve szerelvényen kívüli várakozásra kapott utasítást, saját elhatározása alapján (nem üzemi okból) a gépen, illetve szerelvényen várakozik. *Elszámolás szempontjából az ilyen időket nem lehet gépen, illetve szerelvényen töltött időnek tekinteni* és amennyiben az ilyen időtartam az előzőek szerinti kettő órát meghaladja, akkor ezt az időtartamot 50%-os díjazással kell elszámolni.

3 Ha a honállomás fordulóállomás is, akkor a várakozási időre vonatkozó rendelkezéseket a fordulóállomásra előírtak szerint kell alkalmazni.

A menetigazolványon, illetve az utazási naplóban a szolgálati óra, illetve a szolgálati órának nem minősülő várakozási idő adatait (kezdő és befejező időpontját) a mozdonyvezetőnek, illetve vonatvezetőnek folyamatosan fel kell tüntetnie. *Ezeket az adatokat esetenként külön igazoltatni nem kell, azonban a valóságnak megfelelő adatokért az okmányt vezető dolgozó anyagi- és fegyelmi felelősséggel tartozik.* Az adatok valóságát a szolgálat befejezésekor történő lejelentkezéskor ellenőrizni kell. Ezek az okmányok a munkabér-elszámolás bizonylatát képezik.

Óra, perc pontossággal

A szolgálati órába be nem számítható várakozási időket *szolgálatonként óra, perc pontossággal kell vezetni.* A hónap végén, összegezés után, a fél órát el nem érő időtartamot fél órára, fél órát meghaladó időtartamot pedig egész órára kell kerekíteni.

Példa a kollektív szerződés 18. §. (2) bekezdésében említett várakozási időre.

Fordulóállomásra érkezés: 15.00 órakor.

Lejelentkezési normaidő: 30 perc.

Feljelentkezés időpontja: 18.00 óra.

Feljelentkezési normaidő: 30 perc

Visszaindulás ideje: 18.30 óra

A példa szerint a várakozási idő 15.30-tól 18 óráig számít, *időtartama 2 óra 30 perc.* A kollektív szerződés 18. §. (2) bekezdése értelmében tehát ez az idő nem számítható be a szolgálati órába és erre a havi alapbér alapulvételével számított 50%-os díjazás jár a dolgozónak.

II.

A MÁV kollektív szerződés 19. §. (4) bekezdése szerint „*az egy szolgálatban teljesíthető szolgálati órákban sem számítható be a 18. §. (2) bekezdése szerint adott várakozási idő*". Kérdésként merült fel, hogy a mozdonyvezetők tekintetében az e rendelkezéstől eltérő munkavédelmi szabályt kell-e alkalmazni.

A kollektív szerződés 19. §-a csak az egy szolgálatban teljesíthető szolgálati órák felső határát határozza meg. A munkavédelmi szabály ezen belül is megállapíthat korlátozó rendelkezést. A mozdonyvezetőkre vonatkozóan munkavédelmi szempontok indokolják, hogy a kollektív szerződés 19. §. (2) bekezdésében meghatározott, egy szolgálatban teljesíthető 12, illetve 16 órás időtartamba a bérelszámolási szempontból szolgálati órának tekintendő időtartamokon kívül a szolgálati órának nem minősülő várakozási időt is be kell számítani. *Mozdonyvezetők esetében tehát az egy szolgálatban teljesíthető órák száma a csak mozdonyvezetővel közlekedő vonat mozdonyvezetőjénél legfeljebb 12 óra, egyéb mozdonyvezetőnél pedig legfeljebb 16 óra lehet, amelybe az 50%-os díjazással elszámolt várakozási idő is beleszámít és csak a honos telephelyre irányuló önköltségi utazás időtartamával léphető túl.*"

Csökkenteni kell a várakozási időt

Az utazó dolgozók gyakran bírálják a foglalkoztatásukban jelentkező szervezetlenséget, amely miatt szolgálat közben várakozásra, tétlenségre kényszerülnek. A két órát meghaladó várakozás pedig anyagilag is hátrányos számukra.

A bírálatok egy része jogos. Természetesen azonban vannak olyan menetrendi adottságok is, amikor elkerülhetetlenül keletkeznek ilyen várakozási idők.

A leírtakból is kitűnik, hogy a vasutüzemnek és a dolgozóknak egyaránt érdekében áll az ilyen improduktív várakozási idők felszámolása. A rendelkezések pontos végrehajtása mellett ez a legjárhatóbb útja a mozdonyvezetők körében kialakult kedvezőtlen hangulat okainak megszüntetésére. Olyan esetekben pedig, amikor a várakozási idő elkerülhetetlen, a helyi szerveknek gondoskodniuk kell a várakozás kulturált körülményeinek megteremtéséről.

Emléktábla-avatás Székesfehérváron

Száz éve született Benke Ferenc, a munkásmozgalom harcosa

Benke Ferencnek, a forradalmi munkásmozgalom mártírja születésének 100. évfordulóján emléktáblát avattak a székesfehérvári vasútállomáson. *Mészáros András,* a MÁV vezérigazgató-helyettese emlékezett meg a mártírhalált halt vasutas életútjáról.

Benke Ferenc akkor került a vasúthoz, amikor társai — az illegális vasutas-szakszervezet irányításával — harcoltak szakszervezetük legalizálásának engedélyezéséért. A vonatkísérő személyzet bizalmijaként teljesített megbízatást Székesfehérváron. Hamarosan tagja lett a Szociáldemokrata Párt székesfehérvári vezetőségének. A Tanácsköztársaság idején Székesfehérváron közlekedési népbiztos-helyettesi feladattal bízták meg. 1919. április 7-én megválasztották a székesfehérvári Munkás, Katona és Földműves Szegények Tanácsába.

A Tanácsköztársaság leverése után fegyházra és hivatalvesztésre ítélték, ezért nem kerülhetett vissza a Déli Vasút állományába. Amikor a felszabadító szovjet csapatok 1944. karácsony éjszakáján áttörték a német páncélos hadosztály állásait, azonnal hozzákezdett a kommunista párt szervezéséhez. 1945. január 3-án, az Alba moziban rendezett nagygyűlésen Benke Ferenc a székesfehérvári kommunista pártszervezet elnökeként mondott beszédet. *A várva várt szabadságot azonban mégsem élhette meg, mert január 22-én a német csapatok átmenetileg visszafoglalták Székesfehérvárt. A nyilas számonkérő szék nem ismert kegyelmet. Elhurcolták és kivégezték.*

A mártírhalált halt forradalmár emléktáblájánál *Khaut András,* a városi pártbizottság első titkára, és *Padi Géza,* a budapesti igazgatóság pártbizottságának titkára, valamint *Benedek László,* a székesfehérvári MÁV üzemi pártbizottság titkára, a vasutasszakszervezet nevében pedig *Szemők Béla* titkár és *Varga László,* az üzemfőnökség szb-titkára helyezte el a megemlékezés koszorúit.

A székesfehérvári járműjavító tmk-osztályának szerszámlakatos brigádja az évforduló tiszteletére névadójának Benke Ferencet választotta. A brigád két évvel ezelőtt nyerte el a *MÁV Kiváló Brigádja* címet. Eddig több mint hetven újításukat hasznosították. Az emléktáblánál a brigád tagjai is elhelyezték a kegyelet koszorúit.



A brigád tagjai a névadó életútjáról szóló ismertetőt hallgatják

Mennyit ér az utasítás?

Kocsivizsgálók munkaeszköz nélkül

A munkavédelmi felügyelők gyakran ellenőrzik a vasúti járművek műszaki állapotát, hiszen a jármű is termelőeszköznek minősül és baleset okozója lehet. Ellenőrzéseik során többször találkoznak olyan teherkocsikkal, amelyeknek sérült az ajtaja, rosszak a saroklépcsők, a rögzítésre használt kötözőanyagokat nem távolították el, vagy az ajtókat nem zárták be. Mindez balesetet idézhet elő.

Az érkező és induló vonatok műszaki állapotának az ellenőrzése a műszaki kocsiszolgálat dolgozóinak a feladata. Sajnos feladatukat, amelyet az E12-es számú utasítás rögzít, nem mindig tudják kifogástalanul elvégezni. Ennek több oka is van. Sokak számára talán hihetetlen a munkavédelmi felügyelők megállapítása: *a kocsivizsgálók nem rendelkeznek a munkájukhoz szükséges szerszámokkal.* Az E12-es számú utasítás 3. számú melléklete tartalmazza azt a szerszámkészletet (fogók, csavarhúzók, kulcsok stb.), amely nélkülözhetetlen a műszaki vizsgálatoknál. *A szerencsi körzeti üzemfőnökség kocsivizsgálóinak például a fél kilogrammos kalapácson és lámpán kívül más szerszámuk nincs. A miskolci rendezőpályaudvaron és Nyíregyházán sem kedvezőbb a helyzet.*

A munkához szükséges eszközök nélkül természetesen nem lehet az előírásoknak megfelelően dolgozni, ez törvényszerűen az utasítások megszegéséhez vezet. A kocsivizsgálók közönyösen mennek el a lógó lépcsők, a raktérből kinyúló huzalok mellett, hiszen ezeket a rendellenességeket egy kalapáccsal nem lehet megszüntetni.

A műszaki kocsiszolgálat dolgozóinak a munkakörülményei is rosszak. *Szolgálati helyiségeik elhanyagoltak, és tisztálkodási lehetőségeik sem kifogástalanok.* Az utasítás szerint végzett munkának a feltételeit a vasútnak kell megteremteni! Különben a szabályok, az előírások semmit sem érnek.

Az üzemfőnökségek vezetői sokat tehetnek annak érdekében, hogy a kocsivizsgálók szerszámkészlete végre teljes legyen. Ez valamennyiünk közös érdeke. **Pásku Jenő**

Ami sok, az sok

Bélapátfalva állomáson nincs öltöző, a szekrényeket az utasváróteremben helyezték el. A tolatásvezetők joggal panaszkodnak emiatt, hiszen ez nehezíti a szolgálatba lépést és az eltávozást. Gondot okoz az ivóvízellátás is. Az állomáson van ugyan egy kerekes kút, de annak vize a KÖJÁL véleménye szerint ivásra alkalmatlan. A vonatkísérők ezért — ha a nyári melegben megszomjaznak — a tüzéptelepre járnak vízért. Az állomáson tisztálkodási lehetőség sincs.

A munkaerőhiány miatt több dolgozónak még az elmúlt évi szabadságot sem tudták biztosítani. A folyamatos üzemviteit a gyakori géprevárás is nehezíti. Július 10-én például húsz rakott kocsi 28 órát vesztegelt géphiány miatt, 13-án pedig hat kocsi „csak" 48 órai várakozás után indulhatott rendeltetési helyére, mert nem kaptak mozdonyt.

Eötvös Loránd-díjas igazgató

Másokat tanított, hogy tanulhasson

Dr. Nagy József ment — és célba ért

Korántsem mindennapos történet: hogyan lesz egy debreceni kőműves-segédből a műszaki tudományok kandidátusa, címzetes egyetemi docens; egy olyan fiatalemberből, akit egykor az építészet vonzott, a vasúti tudományok nemzetközileg elismert szaktekintélye, s még folytathatnánk a „honnan indult — hová érkezett" sorolását.

Kezdjük a jelennel, visszakanyarodván a múltba: *dr. Nagy Józsefet,* a Vasúti Tudományos Kutató Intézet igazgatóját az idén — április 4-én — a rangos *Eötvös Loránd* díjjal tüntette ki a közlekedés- és postaügyi miniszter. Olyan kitüntetést kapott, amely egyaránt méltányolja az ő több évtizedes munkásságát és annak az intézetnek a tevékenységét is, amelynek egyik alapító tagja, s 1966 óta irányítója.

Vonzotta a vasút

Következzék a múlt, a régmúlt. Idézzük szavait:

— *Semmiféle familiám nem volt vasutas. Iparos családban születtem, édesapám képesített kőműves-mester volt.* Mellette dolgoztam segédmunkásként, majd szereztem segédlevelet is. Azt hiszem, az önmagammal szembeni nemmegelégedés hajtott mindig, s talán mindaz a szerény eredmény, amit elértem, ebből az egészséges elégedetlenségből származott. *Tanulni úgy tudtam legjobban, hogy tanítottam,* vagyis foglalkoztam olyanokkal, akik az előrehaladásért ugyancsak vállalták a továbbképzést, de egy olvasmánnyal esetleg mögöttem voltak. A debreceni Fazekas Mihály Reálgimnáziumban érettségiztem, s a munkájuk mellett tanulók között sok volt a vasutas. A magánbeszélgetések során ismertem meg a vasutat, vonzani kezdett, majd belső vágy is hajtott: éreztem a szállítás dinamikáját és tudtam, hogy az ország fejlődésében milyen meghatározó szerep vár a vasútra.

Szatmárnémetiben került a vasúthoz, órabéréátalányosként, 1942-ben. Az osztálymérnökségre szeretett volna menni, de a forgalomhoz vették fel. Dolgozott távirdászként, átmenesztőként és egyéb munkaköröket is ellátott. Kis idő múltán kérelmezte: *had kerüljön a pályaépítéshez, és vissza Debrecenbe* (egyebek mellett a szülők miatt is). Egy év múlva sikerült, s a mérnöki pályára vágyó fiatalember előbb pályamunkás lett, majd a pályamesteri irodában kisegítő, az osztálymérnökségen műszaki gyakornok, műszaki előadó — a felszabadulást követően pedig a debreceni vasútigazgatóságra került. Ott kérte-szorgalmazta: kerülhessen egyetemre.

— Úgy éreztem, úgy érzem: *mindazt, amit megtanultam és összeszedtem az életben, azt ápolni kell. Az alapot megtartani, a tudást kamatoztatni, gyakorolni — aztán hozzátanulni.*

Esti tagozaton

Budapestre helyezték, s a Műegyetem általános mérnöki karán, esti tagozaton tanult. (Hogy könnyebb legyen a helyzete, a fővárosba helyezték át, a terézvárosi osztálymérnökségen talált érdeklődésének megfelelő munkát). Az alapszigorlatok közben kezdte úgy érezni: *több gyönyörűséget szerezhet a vasúti munka, mintha építészmérnök lesz.* A vasút műszaki problémáival foglalkozott a továbbiakban, azokhoz tanulta hozzá a nélkülözhetetlen ismereteket. Még egyetemre járt, amikor a 6. szakosztályra került, műszaki előadóként; mihelyt — 1949-ben — megszerezte az általános mérnöki diplomáját, tagja lett a Közlekedéstudományi Egyesületnek. Ha nem tudatosan is, de vonzotta a tudomány: *cikkeket írt, anélkül, hogy biztos lett volna a publikálásban.* Írta: önmagának, a kollégáinak. Egyenes ívű pálya mindezek ismeretében — *amikor 1951-ben megalakult a Vasúti Tudományos Kutató Intézet, őt is oda invitálták.*

— Töprengtem, igaz. A tudomány maga a csoda, de mi is a tudományos kutatás? És én, az akkor ifjú mérnök, hogyan találom meg a helyem azon a területen . . . ? De ha az ember valamit nem próbál meg, s nem küzd meg érte akarattal, akkor lehatárolja a maga élettevékenységét és nem ér célba. Merni kell, szinte mindig.

Dr. Nagy József mert — és célba ért. Harminc éve munkahelye ez az intézet, gyorsan lett tudományos segédmunkatársból munkatárs, majd 1954-ben igazgatóhelyettes, hogy tizenkét évvel később még előbbre lépjen. S mint igazgató, azt is érezte-érzi — mindig bizonyítani kell, bizonyítani és bizonyítani.

— *Ha valaki nem arra törekszik, hogy a diplomája, vagy akár a segédlevele valamilyen alkotáshoz vezessen, az nem lehet boldog ember.* Csak aki az alkotásnak örülni tud, az él teljes életet. A vezetőnek sem elég aláírnia csupán: tudnia is kell.

Bizonyítani akart

Ezért határozta el (legyünk pontosabbak: nemcsak ezért, hiszen az alkotás vonzotta, s elsődlegesen mindig önmaga előtt akart bizonyítani), hogy a kedvenc témájában a legmélyebbre ássa magát. E téma: *a hézagnélküli vasúti vágány állékonysága.* Megpróbált mindent elolvasni, amit a világ szakirodalma kínált. Ha kellett, idegen nyelvből fordíttatott, vagy idegen nyelven olvasott.

— Tudományos munkám főleg a vasúti pálya és azok elemeinek (sín-leerősítés, előfeszített betonalj, ragasztott talpfa és váltófa) területére irányultak. Nagy kedvvel foglalkoztam a korszerű, folyamatosan összehegesztett, úgynevezett hézagnélküli vágány fekvésbiztonságának vizsgálatával. E témakör vizsgálatához, valóságos vasúti pályán kialakított kísérleti szakaszon több éven át végeztem különféle kísérleteket, munkatársaimmal együtt. E kísérletek európai viszonylatban, sőt: az utóbbi időben tengeren túl is elismerést keltettek. Kísérleti munkáim eredményeiről hazai és külföldi szaklapokban, szakkönyvekben számoltam be. Publikációim száma meghaladja a százat. *Kandidátusi disszertációmat e szerteágazó témakör egyik részéből írtam, amely a hézagnélküli vágány oldalirányú ágyazati ellenállását vizsgálta.* A közelmúltban, több szerzőtársammal együtt megírtuk a Műszaki Könyvkiadó gondozásában és az én szerkesztésemben még az idén megjelenő *„A vasúti pálya építési és fenntartási módszerei"* című szakkönyvet . . .

S e tollbamondott curriculum vitae-hez tegyük még hozzá: *tanít a Budapesti Műszaki Egyetem építőmérnöki szakán, s korábbi jegyzetéből ma is tanulnak a győri közlekedési műszaki főiskola mai hallgatói.* Választott tagja a Magyar Tudományos Akadémia két szakbizottságának; a Vasútépítési és Közlekedési Albizottságnak titkára, a Közlekedéstudományi Egyesület vasútépítési és pályafenntartási szakosztályának pedig elnöke. Mindemellett — 1945 óta párttag — tagja az MSZMP VIII. kerületi bizottsága tudománypolitikai bizottságának, s még tarsolynyi tisztség viselője. Miként e mostani Eötvös Loránd díjat is jó néhány kitüntetés megelőzte, köztük a hetvenes évek elején kiérdemelt *Munka Érdemrend arany fokozata.*

Mit kutatnak?

Ám essék néhány szó az intézetről is, amelynek kollektívája hozzásegítette az elismerésekhez. Viszonylag kis létszámú gárda (soha nem akart mammutszervezetet létrehozni), jelenleg százhatvanan dolgoznak. A munkatársak fele kutató, a többiek kisegítő, illetve adminisztratív alkalmazottak.

— *Intézetünk elsődleges feladata, hogy a tudománypolitikai irányelveknek megfelelően, a különféle célprogramokhoz igazodva, az országos és ágazati fejlesztéseket segítse.* A célprogramok nemcsak vasúti feladatot feltételeznek, hanem elsősorban a közlekedés egészére (így a tömegközlekedés és az egyéni közlekedés kapcsolatára is) hatnak. Alapkutatásokkal csak annyira foglalkozunk, amennyire azt a feladatokká tett kutatási témák megkívánják. *Évente átlagosan ötven témával, ehhez jön még a vasúti szabványosításból adódó megannyi teendő.* Több országgal kooperálunk, kétoldalú szerződések alapján kutató intézetekkel működünk együtt; kölcsönösen hasznosítjuk egymás műszaki ismereteit.

Mit tekint fő feladatuknak? *Elsődleges az adaptálás, majd az olyan tevékenység, amely a forgalomtechnika javítását szolgálja.* De a meglevő eszközökkel-létesítményekkel is úgy kell és lehet gazdálkodni, hogy a maximumot érjék el. Beszélhetnénk a munkaerőt kiváltó szervezésről, az energia-megtakarítási törekvésekről, a közlekedésbiztonság fokozásáról. Az e téren elért eredményekről a pályán csakúgy meggyőződhetünk, mint az igazgató irodájának falát díszítő, az intézet munkáját elismerő oklevelekről.

A tudomány után szóljunk a gazdaság nyelvén: az ötödik ötéves terv időszakában a VATUKI egy forintnyi önköltsége hozzávetőleg tíz forint számított és kalkulált eredményt hozott.

Dr. Nagy Józsefnek, a tudomány munkás-művelőjének e kutató intézeti produktum is méltán az alkotásai közé sorolható.

F. T.

Újra futhat az öreg „púpos"

AZ ÉSZAKITÓL NAGYKÁTÁIG, ERŐLTETETT MENETBEN

— *Remélem, hogy két vezér és két mozdony meg tudja majd állítani ezt a kilenc kocsiból álló, utasokkal zsúfolt vonatot* — mondja élcelődve a vezérállásban *Balsai István* vonatvezető.

„Előfogatnak" állt a kívülbelül alaposan megszépített „púpos", az M—40-es dízelmozdony a 2528-as nagykátai személyvonat elé.

A 909-es számot viselő, a 60-as években készült mozdony az Északi Járműjavító első félévének utolsó felújított darabja. Közvetlenül százötven ember munkáját igazolja most ez a próba. Motoros villanyszerelőkét, karosszéria-, alvázlakatosokét, műszerészekét . . .

Népes is a kísérő stáb: a próbavezető, az átvevő, a „hajószerelők", motoros, levegős, elektromos részek szakemberei, s a záhonyi vezér, aki majd hazaviszi a gépet.

Rossz ómennek ígérkezett pedig az indítás — a józsefvárosi forgalmi torony „fura ura" is vizsgázott: 1. Magasröptű bölcseletből: „nem ilyenkor kell indulni" (ugyanis mélységesen megvetendő, ha egy nagyjavításra küldött, próbafutásra váró mozdonnyal épp 15.30-kor lesznek készen). 2. Kollegialitásból, meg telefoncsapkodásból.

No, de ha már mégiscsak kijöhetett ez a fránya mozdony az Északiból, egyhamar el nem megy! De még más állomásra sem!

Azért mégiscsak sikerült 17.40-kor indulni. *Varga János* vontatási átvevő *Kőszegi István* motorszerelővel még egyszer ellenőrzi a hűtővizet, hiszen most lett feltöltve és még tágul is. Közben egy kicsit meleg lesz — tegnap még eresztett a fülke fűtőtestje, mára megcsinálták, de most meg nem lehet elzárni. Ez legyen a legnagyobb baj . . .

Végre nekilódulhat a 630 kilowatt teljesítményű piros, szürke, sárga színekben fénylő gép. A nekilódulás azért persze túlzás, hiszen kilenc zsúfolt kocsit és egy most „lazsáló" V—43-ast kell húzni — mikor az M—40-esnek 5—6 kocsi a normája. Így hát alapos a próbatétel az előírt száz kilométeren.

Varga Ferenc mozdonyvezető előtt a tartóban a 2528-as vonat „forgatókönyve" — de *Balsai István* vonatvezetőtől, a vonal alapos ismerőjétől olyan aprólékos és figyelmes navigációt kap, hogy marad idő az M—40-esek méltatására, s az első utazó hónapját töltő gyakornok, *Varga János* pallérozására is.

Kőbánya-felső, Rákos állomások — a 696 ülőhelyből már egy sem lehet szabad.

Ecser — kicsit túlcsúszik a szerelvény eleje a peron végén túlra. Későn szóltam — rója meg magát a vonatvezető, miközben a motor leáll.

Pillanatokon belül újra indítható: pfü . . .

— *Akkor lettem volna ideges, ha a gyors fordulat viszi el* — mondja a motorszerelő. *De hát nincs semmi baj, ilyesmi előfordulhat.*

Maglód, Gyömrő — minden tekintet a pályán, a műszereken, a szakmára hangolódott „vájtfülűek" percei ezek.

Mendéig kanyargós a pálya. Pusztaszentistván — akárki akármit is mond, szép a nagykátai vonal — szelíd lankák, gyapjas zöld, dombra kúszó erdők. S hatalmas kukoricatáblák sütkéreznek a napfényben. Sülysápnál egy tehervonaton Dáciák piroslanak.

Talán, még ezt is észreveszi *Szigeti József,* a fékek mestere, vagyis a „levegős" és a fiatal *Takács József* villanyszerelő, akik szerint „ritkán van zűr" — mégis lámpalázasak egy kicsit, mint mindig.

Szőlőstelep, Tápiószecső — kezd fellélegezni a társaság. Nagykáta alatt, figyelmesen, még a torony ablakából is jelzik: foglalt vágányra állunk.

Három perc volt csak a késés . . .

Helytállt a „púpos", igazolja a tüzetes gépszemle is. Csupán az egyik hengerfejnél fújt át egy picit, amit néhány mozdulattal el is intézett a motorszerelő.

Ligeti István, a próba vezetője és *Varga János,* a „vevő" még a kézmosáskor is apró részleteken alkudozik. Hosszú évek óta mozdonypróbákkal foglalkoznak, s együtt dolgoznak az átadások alkalmával.

— Ha osztályozni kéne, hányast kapna a gép? — kérdezem tőlük.

— *Ötöst* — mondja Ligeti István némi megbántottsággal a hangjában.

— *Na, azért nem volt ez egészen ötös* — óvakodik Varga János.

— *Jobbat akarnak, mintha a MÁVAG-ból jönne ki újonnan a gép* — kacsint Ligeti. — *Ötös ez!*

— De nem. — De igen. — De biz ötös. — De biz nem . . . — és így tovább.

Legalább nem unatkoznak majd hazafelé . . .

Sipka Tamás

Ételbemutató a hírös városban



Ami szem, s szájnak ingere . . .
(Skoda László felvétele)

Az Utasellátó kecskeméti üzemében az elmúlt napokban hidegkonyhai és cukrásztermék-bemutatót tartottak. *Sinkáné Baán Katalin,* a vállalat szegedi területi igazgatóságának vezetője a vásárral egybekötött bemutató megnyitásakor elmondta, hogy a mostani rendezvénynek nemcsak az a célja, hogy a dolgozók számot adjanak felkészültségükről, hanem az is, hogy a választékot bővítsék. *A termékek java részét a kecskeméti üzem szakácsai, cukrászai készítették, de — lévén nagyobb tapasztalatuk — a szegedi kollégák is segítséget nyújtottak.*

A hidegtálak sorában az aszpikos kecsege aratta a legnagyobb sikert, de egyszerűbb és főleg olcsóbb adagok is bemutatásra kerültek. Hasonlóan bőséges és változatos volt a cukrásztermékek bemutatója, bizonyítva a cukrászok alkotási kedvét, magas szakmai képességét.

A kapott tájékoztatás szerint a bemutatott termékek többségét az Utasellátó Vállalat üzleteiben rendszeresen megtalálják majd az utasok. Mindez azt jelenti, hogy az Utasellátó sokat tesz vendégei korszerű és a ma igényeinek megfelelő kielégítése érdekében. Akarja és tudja is növelni szolgáltatásainak színvonalát.

Képünkön: terített asztal a bemutatón.

K. F.

Illemszabály lehetne

Szólni a szomszédnak . . . !

Füzesabonyban még le se szállt minden utas az odáig közlekedő, Miskolcról érkezett személyvonatról, amikor a vödrökkel, söprűkkel és más takarító eszközökkel felszerelt fürge asszonyok már el is lepték a szerelvényt.

Bosszúságukra én utolsónak mozdultam, s amikor megtudták, hogy miben sántikálok, a brigád egyik tagjának engedélyeztek, hogy néhány percig beszélgethessen velem. Igaz is: a szerelvény nemsokára indul vissza, aztán érkezik a másik, az időt takarékosan be kell osztani, nincs tehát mód a tereferére.

Negyven ember munkaköre

Barta Józsefné tűkön ül, de azért sorolja a neveket:

— *Perge Gézáné a brigádvezető.* Az ő irányításával dolgozunk valamennyien: *Hanyi Péterné, Barta Kálmánné, Mezei Józsefné, Gál Sándorné, Bródi Józsefné, Nohóczki Pálné, Antal Irén* és én. Ezenkívül egy férfi tagja van a brigádnak: *Tóth Károly.* Ő a víztöltő. Az állomáson egyébként — forduló szolgálatban — négy ilyen takarító brigád dolgozik.

Tehát mintegy negyven embernek csak az a feladata, hogy a Füzesabonyban forduló személykocsikat tisztogassák.

Milliós károk

— *Ám a kocsik mégse tisztán* — jelentem ki merészen, számolva azzal, hogy Bartánénak erre még sürgősebb lesz a munkája, mint a velem való társalgás. De az asszony türelmesen megmagyarázza: arról ők nem tehetnek, hogy a legtöbb utasnak nincs ínyére a rend és tisztaság. *Szemetelnek, koszolják az üléseket, az ablakokat meg amit érnek.* Mások attól sem riadnak vissza, hogy *készakarva rongálják a berendezési tárgyakat.*

Csak a járműjavító műhelyek dolgozói tudnák megmondani, hogy az elmúlt évben is hány éles kés hasított a bőrülésekbe, mennyi függönyt szaggattak le, hány hamutartót, képkeretet, mosdó- és WC-kagylót szereltek le, milyen sok égőt, kapcsolót törtek össze vagy loptak ki. De ez végső soron a rendőrségre tartozik, hiszen a társadalmi tulajdon károsítása bűnügy, az ellene vétő, az ilyesmire vetemedő ember üldözendő. Hanem a tisztaság megóvása valamennyi utas ügye lenne — elsősorban.

— Csak hát mit lehet tenni?

A takarítónő megvonja a vállát. A legjobban az boszszantja, hogy *az utasok nem becsülik a munkáját, és a végén még ők szidják a MÁV-ot.*

Egy idő múlva felszálltam a már kitakarított szerelvényre, s mondhatom, hogy minden kocsi, valamennyi fülke — az ablakokat kivéve — tiszta volt. A takarító brigád tagjai — akik akkor már egy másik szerelvényen ügyködtek — *alapos és gyors munkát végeztek.*

Merjük vállalni!

Amikor a vonat elindult, szerettem volna felcsapni tisztasági ellenőrnek, hogy az első szemetelő utast fülöncsípve kioktassam a kulturált emberhez illő viselkedésre. Aztán arra gondoltam, hogy ezen a szerelvényen és a többi vonaton nem a rendetlenkedők vannak túlsúlyban. Elég tehát csak a mellettünk ülőnek szólni, ha szemetel, de ezt — *mindannyiunknak vállalni kellene.*

Dávid József

Oktatási előadók tapasztalatcseréje

Rendhagyó értekezletre került sor július 24-én, Szegeden, az oktatási főnökség épületében. Az igazgatóságok vontatási osztályainak oktatási előadói, szakítva a hagyományokkal, első alkalommal utaztak le vidéki igazgatóságra, hogy a szakszolgálat oktatási, kiképzési feladatait megvitassák. *A szegedi tanácskozás egyúttal tapasztalatcsere is volt,* hiszen az elméleti kérdések megvitatása mellett a részvevőknek alkalmuk volt megismerkedni az intézménnyel, az ott folyó szakemberképzéssel.

Az oktatási szakemberek a tapasztalatcserét követően a város nevezetességeivel ismerkedtek és megtekintették a szabadtéri játékok előadását.

MÁV KOLLEKTÍV SZERZŐDÉS 1981–85 (6.)

Bérrendszerek, besorolási feltételek

A vasutas dolgozók alapbérének megállapítása a népgazdaságra általában érvényes — a munkaügyi miniszter által kiadott — 16/1976. (XII. 11.) sz. rendelet alapján történik. A népgazdaság valamennyi vállalatára érvényes bérrendszeren *kívül a MÁV speciális bérrendszert nem alkalmaz.* A legutolsó ilyen bérezési rendszer az 1978. január 1-i hatállyal megszüntetett rangfokozati bér volt.

A vállalati bérrendszer mind a fizikai, mind a nem fizikai dolgozók részére tartalmazza azokat a besorolási szabályokat, melyek alapján valamennyi vasutas dolgozó alapbérét megállapítják.

Szakképzettségi fokozatok

Először tekintsük át a fizikai dolgozók besorolási szabályait. A fizikai dolgozók bérkategóriáit a szakképzettség és a munkakörülmény alapján határozzák meg. Mindkét fő besorolási tényezőnek több fokozata van.

A szakképzettségi fokozatok a következők:

— *segédmunka,*
— *egyszerű betanított munka,*
— *bonyolult betanított munka,*
— *egyszerű szakmunka,*
— *szakmunka,*
— *összetett szakmunka,*
— *különlegesen bonyolult, összetett szakmunka.*

A munkakörülmény fokozatai:

— *normál erőkifejtés, normál munkakörülmény,*
— *normál erőkifejtés, kedvezőtlen munkakörülmény,*
— *nagy erőkifejtés, vagy különlegesen kedvezőtlen munkakörülmény,*
— *nagy erőkifejtés és különlegesen kedvezőtlen munkakörülmény.*

A felsorolt hat szakképzettségi és négy munkakörülményi fokozat megfelelő csoportosításával 24 bérkategóriát kapunk, amelybe valamennyi fizikai dolgozót be lehet sorolni. (A mozdonyvezetők például az 53-as kategóriába tartoznak, melynek besorolási feltétele az összetett szakmunka és a különlegesen kedvezőtlen munkakörülmény vagy nagy erőkifejtést igénylő munka.)

A bérkategóriák megállapításánál semmilyen további tényező nem játszik szerepet, a gyakorlati idő sem. (Természetesen az egyes dolgozók alapbérének konkrét megállapításánál további tényezőket is figyelembe lehet venni.) A vasutas fizikai foglalkozású dolgozók besorolását az 1981—85. évekre megkötött *MÁV kollektív szerződés* 5. sz. melléklete tartalmazza.

Az egyes bérkategóriáknak alsó és felső bérhatárai vannak, melyek figyelembevétele az egyes dolgozók alapbérének megállapítása során kötelező. Gyakorlatilag ez azt jelenti, *hogy egy adott bérkategóriába besorolt dolgozó alapbére nem lehet kevesebb mint a kategória alsó — és nem lehet több mint a felső bérhatára.*

A dolgozók alapbérét megállapíthatják havibérben vagy órabérben. A forgalmi szakszolgálatnál foglalkoztatott fizikai dolgozók nagyobb része havibért kap, míg az építési, pályafenntartási, járműfenntartási stb., fizikai dolgozók részére órabér van megállapítva.

A fizikai dolgozók bére azonban az alapbéren kívül még teljesítménybért is tartalmaz. *A teljesítménybér olyan bérezési forma, amelyben a dolgozók keresete közvetlenül függ valamilyen gazdaságossági teljesítménytől.*

Teljesítménybérezési formák

A teljesítménykövetelményi — és a hozzájuk kapcsolódó bérrendszer alkalmazását az elmúlt öt év során jelentős mértékben terjesztette ki a vasút. A teljesítménykövetelmények megállapítását és a teljesítménybérezés alkalmazását egyébként a MÁV kollektív szerződés 52. és 53. §-a tartalmazza. A számos teljesítménybérrendszer közül néhány jelentősebb:

— *tiszta darabbéres teljesítménybérrendszer,* (az átrakókörzet dolgozói, továbbá az építési szakszolgálat dolgozói),

— *időbér + teljesítménytől függő mázsadíjas és súlyprémiumos rendszer,* (rakodómunkások, rakodógépkezelők),

— *személyi órabéren alapuló teljesítményi százaléktól függő lineáris teljesítménybérrendszer,* (járműjavítók, építési főnökségek, szak-, szerelőipar) stb.

Sajátos teljesítménybérezési forma az utazószemélyzet bérrendszere *(MÁV kollektív szerződés 41. §.)*

A teljesítménybérezés alapja a menetrend szerinti menettartam normaideje. Kivételes esetben, amikor a forgalom lebonyolítása miatt, a menetrend szerinti menettartam díjazása elvesztené ösztönző jellegét, a teljesítménybér alapja a ténylegesen ráfordított idő. *(Például a budapesti körvasút átállítás menetei stb.)*

Rendkívül nagy problémát okozott és részben okoz ma is az alapbér és a teljesítménybér arányának meghatározása. A problémát az váltja ki, hogy a menetrend szerinti menettartam betartását az utazók csak részben tudják befolyásolni. A menetrendszerűség még számos dolgozó (forgalmi szolgálattevő, váltókezelő, stb.) munkájának minőségétől is függ. A közelmúltban ezért sor került a teljesítménybér egy részének alapbéresítésére.

A nem fizikai dolgozók besorolási szabályait szintén a 16/1976. MüM-rendelet tartalmazza. A nem fizikai dolgozók bértételbe sorolását a rendelet négy átfogó munkaköri csoportra bontja:

— *vezetőkre,*
— *termelésirányítókra,*
— *ügyintézőkre és*
— *ügyviteli alkalmazottakra.*

A vezető beosztású dolgozók bértételeit a vállalatra érvényes kategória alapján állapítják meg. *A MÁV-nál vállalati kategóriába sorolják az üzemeket és az építési főnökséget, valamint az üzemfőnökségek központját.* A szolgálati főnökségek részére belső csoportosítási rendszert dolgoztak ki.

A vállalati kategóriába és a főnökségi csoportba sorolás számos tényezői így például létszám, (vállalati kategória), termelési érték, állóeszközérték stb., illetve vasútvonal minősítése (főnökségi csoport), létszám, személy- és áruforgalom nagysága stb. figyelembevételével történik.

A bértételbe sorolás feltételein túlmenően a vezetőknek még rendelkezni kell a munkakör betöltéséhez szükséges további előírásokkal:

— *politikai képesítéssel,*
— *szakirányú iskolai végzettséggel,*
— *vasúti szakképesítéssel és*
— *szakmai gyakorlattal.*

A termelésirányítók bértétele

A termelésirányítói bértételnek öt fokozata van.

A termelésirányító I. bértételbe sorolják a gyáregység-, gyárrészlegvezetőket. Ezt a bértételt elsősorban az ipari üzemekben (járműjavítókban) alkalmazzák.

A termelésirányító II. bértételbe kell sorolni az üzemvezetőket és helyetteseiket. Mindkét bértételbe történő besorolás a munkakör betöltése mellett további feltétel a szakirányú egyetemi vagy főiskolai végzettség.

A termelésirányító III—IV—V. bértételbe sorolt dolgozókat összefoglaló néven közvetlen termelésirányítóknak is nevezzük. A közvetlen termelésirányítók — az üzemmenethez való szoros kapcsolatuk miatt — a munkásosztály fogalom körébe tartoznak. *Ezekbe a bértételekbe sorolják be a forgalmi szolgálattevőket, pályamestereket, művezetőket stb.*

Mind a vezetők, mind a termelésirányítók besorolási példatárát a MÁV kollektív szerződés 5. sz. melléklete munkakörönként tartalmazza.

Az ügyintéző-bértételbe kell besorolni azokat az érdemi munkát ellátó dolgozókat, akik munkájukat a műszaki, forgalmi, áruforgalmi, gazdaságirányítási tevékenység területén önállóan végzik. Az ügyintéző-bértételen belül négy fokozatot különböztetünk meg:

— *az ügyintéző IV. bértételbe sorolják be a szakirányú egyetemi, főiskolai végzettséggel és felsőfokú vasúti vagy azzal egyenértékű szakképesítéssel rendelkező dolgozókat;*

— *az ügyintéző III. bértétel besorolási feltétele a középiskolai végzettség és a felsőfokú vasúti vagy azzal egyenértékű szakképesítés;*

— *az ügyintéző II. bértételbe sorolják be a középfokú képesítéssel (szakközépiskolai, szakmunkás-bizonyítvány, összes forgalmi-kereskedelmi szakvizsga) rendelkező dolgozókat;*

— *az ügyintéző I. bértételbe kell besorolni azokat a dolgozókat, akik a II—III—IV. bértételbe sorolás feltételeinek nem felelnek meg.*

Az ügyintézők besorolása

Az ügyintézők bértételeinek megállapításánál figyelembe kell venni a gyakorlati időt is, amely sem a fizikai, sem a vezető-termelésirányító dolgozók bértételeinek megállapításánál nem szerepel, s ez számos ellenérzést szül.

A gyakorlati idő korcsoportjai a következők:

0— 3 év
3— 8 év
8—15 év
15—20 év
20 év felett

A gyakorlati idő felső határa számos problémát jelent, mivel az ügyintéző bértételbe sorolt dolgozók jelentős része 40 évi szolgálat után megy nyugdíjba. A MÁV-nál a felmerült probléma megoldására bevezetésre került az a szabály, (MÁV kollektív szerződés) *miszerint a legalább 25 év gyakorlati idővel rendelkező ügyintézők, ügyviteli alkalmazottak bértételének alsó bérhatára: a jogszabályban megállapított alsó bérhatár + 300 Ft.*

Az ügyintézők gyakorlati idejének megállapításánál teljes egészében figyelembe kell venni az azonos munkakörben, katonai szolgálatnál és a társadalmi szerveknél eltöltött időt. A hasonló munkakörben eltöltött időnek pedig a felét lehet számításba venni.

A nem fizikai dolgozók negyedik, s egyben utolsó csoportját alkotják az ügyviteli dolgozók. *Ügyviteli munkakörbe kell besorolni az adminisztrátorokat, nyilvántartókat, irat- és rajztárosokat, bérelszámolókat stb.* Az ügyviteli dolgozók bértételének megállapításánál az ügyintézőkhöz hasonlóan a gyakorlati időt is figyelembe kell venni.

Besorolási szabályok

A vasutas dolgozók alapbérrendszerét érintő besorolási szabályok tehát:

— *a munkaügyi miniszter által kiadott, a bérrendszereket, a besorolási szabályokat, és az ehhez kapcsolódó bértételeket tartalmazó jogszabály.*

— *a jogszabály gyakorlati végrehajtása és az egyes munkakörök konkrét besorolását összefoglaló MÁV kollektív szerződés.*

A besorolási szabályok kiadásuk óta (1976) lényegében nem változtak, csupán a bértételek alsó és felső bérhatára. A legutóbbi módosítás, *(megjelent a MÁV Értesítő 1981. évi 3. számában),* mely elsősorban a bértételek felső határát emelte jelentősen — ezzel lehetőséget biztosítva a differenciált bérezés megteremtésének — 1983. március 31-től válik kötelező érvényűvé.

A vasutas dolgozók bére azonban az alap és teljesítményében túl számos bérfajtát, így pótlékot, kiegészítő fizetést, jutalékot tartalmaz, melynek ismertetésére a következő számban kerül sor.

Zsadányi Péter

(Folytatjuk.)

Kiváló vasutas

Vezető váltókezelő Szentes páratlan végén



— Nagyon meglepődtem, amikor kézhez kaptam a budapesti ünnepségre szóló meghívót — mondja *L. Tóth István* szentesi váltókezelő, akit az idei vasutasnapon *Kiváló vasutas* kitüntetésben részesítettek. — Igaz, lassan három és fél évtizede lesz, hogy a vasútnál dolgozom, mégsem vártam ilyen magas elismerést.

L. Tóth István már diákéveiben fűtisztítóként dolgozott a vasúton, majd 1947-ben végleg ide kötötte magát. Kunszentmárton állomáson pályamunkásnak vették fel, s három évvel később Szentesre került váltókezelőnek, de lakóhelye mindvégig Kunszentmárton maradt. Azóta megszakítás nélkül e munkakörben dolgozik, *illetve harminc éve vezető váltókezelő.* Szolgált az állomás mindkét oldalán, hosszú évek óta azonban az I-es őrhely a munkahelye. Két beosztott társával együtt 14 váltó átállításáról, felügyeletéről gondoskodik. Közreműködik a tolatásban, útjukra engedi két irányba a személy- és tehervonatokat, három iparvágányra az üres és rakott kocsikat. Ezenkívül egy nagyon forgalmas gyalogos- és közúti útátjáró biztonságára is ügyelni kell. Nem könnyű tehát a munka, különösen éjjel, amikor ide összpontosul a tolatások nagyobb része. *Az éjjeli szolgálatban közlekedő 75—80 vonat közül 15—20 végez tolatást.*

Amikor a pályafenntartástól Szentesre került, csak egy célja volt: *becsületesen dolgozni.* Megszokta ezt a munkát, nem kívánkozik el máshová, sem más beosztásba. Az eltelt időszakban lehetősége lett volna kényelmesebb, esetleg magasabb munkakörbe kerülni, de ő megmaradt váltókezelőnek, mert tudja, érzi felelősségteljes munkájára, helytállására itt van igazán szükség.

L. Tóth István ma az állomás egyik legrégibb dolgozója.

Gellért József

Közegészségügyi őrjárat

Július, rekkenő hőség. Az ember legszívesebben csak a nyár örömeire gondol: a strandolásra, a vízre, a napozásra. Pedig hát a meleg, ha nem vigyázunk, az örömök mellett veszélyeket is tartogathat számunkra. Éppen ezért, ilyenkor fokozottabban szükség van a közegészségügyi szolgálat munkájára, tevékenységére.

A *MÁV Szegedi Egészségügyi Felügyelőségének* dolgozói munkatervük szerint rendszeresen felkeresik az egyes szolgálati helyeket, üzemi konyhákat, és gondoskodnak a közegészségügyi szabályok betartásáról, a helyzet állandó javításáról. Egyik ilyen ellenőrző útjukra elkísértük őket.

Ezen a kellemes, még hűvös kora reggelen munkahelyükön, Szeged állomáson gyülekezik a csapat: *dr. Fodor Ferenc* egészségügyi felügyelő, *Petheő Gáborné* járványügyi ellenőr és *Sopsits Lajos* fertőtlenítő. A mikrobusz első útja *Algyőre* vezet. A forgalmi szolgálattevő nem lepődik meg, látszik rajta, hogy nem először találkozik a felügyelőség dolgozóival. Minden külön megbeszélés helyett, olajozottan működik a gépezet. Sopsits Lajos pár perc múlva már végzi a szolgálati helyek, öltözők, fürdők, a várótermek és a WC-k fertőtlenítését, bogárirtását. Petheőné megnézi a munkahelyek tisztaságát, az öltöző-mosdók állapotát, a felügyelő pedig körbe-körbe járja az állomást, miközben noteszába feljegyzi a hibákat, az észrevételeket, amiket néhány nap múlva írásban is megküld az állomásnak.

Az ellenőrző körút folytatódik. Már melegen süt a nap, amikor *Szentesre* érkezünk, a csomópont korszerű, minden igényt kielégítő üzemi konyhájában kezdődik az ellenőrzés. Ragyogó tisztaság, rend fogadja az érkezőket. A dolgozók köpenyei gondozottak, a hűtőszekrények tiszták. A főzőtérben készül az aznapi menü: *hideg gyümölcsleves, sült csirke, burgonyapüré — a korszerű táplálkozásnak megfelelő étel.* Nagyné végigvezeti az ellenőröket az üzemi konyha összes helyiségein, a raktárakon, az öltözőkön, de még a pincébe is. Kicsit izgul, vajon milyen lesz az eredmény? Dr. Fodor főorvos szerint nincs ok az izgalomra. Az üzemi konyhák többsége megfelel az egészségügyi követelményeknek, vezetőik és dolgozóik jó higiénés szemlélettel rendelkeznek, betartják az előírt közegészségügyi szabályokat. Így van ez Szentesen is. S ez a pozitív vélemény kerül bele a jegyzőkönyvbe is. Még néhány kedves szó egy-egy aktuális nyári probléma megoldásáról, és indulás a következő állomásra.

Este, amikor kissé fáradtan visszaérkezünk Szegedre, Fodor főorvos röviden így összegezi a nap tapasztalatait:

— *A látottak kedvezőek voltak, kirívó hiányosságot nem találtunk.*

G. J.

Miskolc–Gömöri pályaudvar:

Huszonnégy iparvágány kiszolgálási helye

Miskolc-Gömöri pályaudvarról nekem is csak olyan elképzelésem volt, mint a hozzám hasonló, laikus utasnak: igyekszik valamit könnyíteni a „nagyállomás", a Tiszai pályaudvar forgalmán. Aztán a helyszínen találkoztam *Sipkó Pál* kereskedelmi főnökkel, *Farkas Dénes* állomásfőnök-helyettessel és *Beregi József* üzemgazdásszal, akik szakszerű tájékoztatással igazították ki tévedéseimet.

Napi átlagban ötven konténer

Igaz ugyan, hogy a gömörin is megfordul naponta pár ezer ember, de itt a teherforgalom adja a vasutasok munkájának nagy részét.

— *A város harminckét nagyvállalata a kereskedelmi partnerünk, s igényeik kielégítését többek között huszonnégy iparvágány szolgálja* — mondja Sipkó Pál.

Ennél is többet sejtető adat, hogy az elmúlt évben Miskolc-Gömöri pályaudvaron 15 459 öttonnás és 2244 húsztonnás konténert kezeltek. Az átmenő konténerek száma ezenkívül meghaladta a 2500-at.

— *Idei áruszállítási tervünk 4 millió 300 ezer tonna, s ennek a fél évre jutó hányadát július 1-ig már túlteljesítettük* — szól az állomásfőnök-helyettes. A millió tonnák ki- és berakásához mindössze egyetlen, 16 tonna teherbírású autódarujuk van, ezenkívül a vasutasok létszáma sem teljes.

— *Jelenleg is hiányzik jó néhány váltótisztító, kocsirendező, raktárnok és térfelvigyázó* — magyarázza az üzemgazdász.

Egész évben csúcsforgalom

— Hogyan tudnak mégis eleget tenni a követelményeknek?

— *Úgy, hogy az a kétszázhatvan ember, akik ide tartoznak, példamutatóan — sokszor túlszolgálatot vállalva — látják el feladatukat. Másképpen az Óbudai Hajógyárban készül már az a negyventonnás, sineken mozgatható daru, amelyik az üzembe állítás után lényegesen könnyíteni fogja az állomásiak helyzetét.*

— Milyen a kapcsolat a vállalatokkal, illetve a vasút ügyfeleivel?

— *A lehető legjobb* — veszi át a szót ismét a kereskedelmi főnök. — Annak ellenére elmondhatjuk ezt, hogy esetenként kénytelenek vagyunk vitatkozni, sőt kocsiálláspénz, vagy fekbér felszámításával ösztönözni partnereinket a vagonok és a konténerek lehető legjobb kihasználására...

— Érezhető-e már az őszi forgalom közeledő időszaka?

— *Nálunk egész évben „csúcsforgalom" van* — hangzik a válasz. — *Az őszi többletet a Hernád és a Boldva völgyi téeszek gyümölcstermése adja, amelynek nagyobb hányada exportra megy, de erre idejében felkészülünk.*

Jöjjön már az a daru!

— Ezen túlmenően mi segíthetné még a munkájukat?

A három tapasztalt vasutas egymásra mosolyog — a kérdést komolytalannak tartják, hiszen a vasút fejlesztése nem olyan, mint a kívánsághangverseny — de az állomásfőnök-helyettes végül is így summázza a választ:

— *Ha „álmodozhatunk", elsősorban az állomás bővítésére, korszerűsítésére lenne szükség.* Több vágány és nagyobb rakodótér! Meg egy gyalogos felüljáró, hogy a vonatról leszálló utasok ne mászkáljanak a síneken keresztül vagy éppen a kocsik alatt. Ismerjük azonban a népgazdaság beruházási lehetőségeit, így *már az is örömünkre szolgálna, ha holnap itt lenne az a negyventonnás daru...*

(dávid)

Pillanatképek Balatonkeneséről

Szakszervezetünk balatonkenesei oktatási központjában évek óta vasutasgyerekek vakációznak a nyári hónapokban. Egy-egy turnusban közel 480 magyar, külföldi — osztrák, olasz, lengyel, NDK-beli és szovjet — gyerek üdül. Azon az augusztusi napon, amikor ellátogattunk Kenesére, az ötödik turnus beutaltjai már a búcsúzáshoz készülődtek. A sportpályákon egymást követték a fiú és leány kézilabda-mérkőzések, de foglaltak voltak a többi sportszerek is. Akiknek a sportpályákon nem jutott hely — ők voltak többségben — azokat kárpótolta a Balaton.

Ebben a turnusban a külföldi gyerekeket az NDK-sok képviselték. Mint vezetőjük Paul Dreschner elmondotta, nagyon jól érezték magukat. A programmal és az étkezéssel is elégedettek.

A fényképezőgép lencséje a nevelők felügyelete mellett önfeledten játszó és vidáman fürdőző gyerekek egy hétköznap délutánjának eseményeit örökítette meg.

(Vist Ferenc és Laczkó Ildikó felvételei)













A tennivaló nem lesz kevesebb

Megkezdődött a felkészülés az ötnapos munkahét bevezetésére

(Folytatás az 1. oldalról.)

jelenlét átlagosan 14 perccel meghosszabbodik.

A havi munkaidőkeretben foglalkoztatottak, (Pl. utazók, fordulószolgálatosak), havi átlagos törvényes munkaideje 191 óráról 182 órára csökken. Ezeknek a dolgozóknak az esetében különös jelentősége van a munkaközi szünetnek a túlóraelszámolás szempontjából is. A MÁV Kollektív Szerződés-módosítás tervezete szerint *szolgálatonként 20 perc munkaközi szünet jár,* amit általában — ha a helyi sajátosságok miatt a kollektív szerződés helyi függeléke másként nem rendelkezik — a munkaidő megszakításával kell kiadni.

Vegyünk erre egy példát: a 12/24-es fordulószolgálatot teljesítő dolgozó a kérdéses hónapban 16 szolgálatot teljesít. A 12 órás szolgálat megszakításával szolgálatonként 20 perces munkaközi szünetet kap. *Ebben az esetben a havi jelenléti ideje 16 x 12 óra = 192 óra.* Ebből 16 x 20 perc (5 óra 20 perc), a munkaidőnek nem számítható munkaközi szünet. A 192 jelenléti időből tehát 186 óra és 40 perc a tényleges munkaidő. Ily módon a 182 órán felüli *4 óra 40 perc számolható el túlórának.*

A munkaidő-megszakítás útján kiadásra kerülő munkaközi szünet időpontját helyi függelékben kell meghatározni. Azokat a munkaköröket, ahol a munka jellege miatt a fordulószolgálatos dolgozó munkaidejének megszakítására nincs lehetőség (állandó jelenlét, illetve munkavégzés szükséges), szintén a helyi függelékben kell felsorolni. Ezek a dolgozók külön munkaközi szünetet nem kapnak, hanem munka közben, a feladatok zavartalan ellátása mellett étkezhetnek. Az ilyen dolgozók által teljesített összes óra munkaidőnek minősül. *Ezért a havi 182 óra felett végzett túlmunkáért részükre túlóradíjazás jár.*

Az utazószolgálatot teljesítő dolgozók a tervezet szerint nem részesülnének munkaközi szünetben. Szolgálatteljesítés közben, vagy fordulóállomáson várakozási idő alatt étkezhetnek, a feladatuk zavartalan ellátása mellett. Így e dolgozók esetében is *182 órás szolgálati időn túl végzett munka után jár túlóra díjazás.*

Két vagy több műszakos foglalkoztatás esetén a helyi függelék úgy is rendelkezhet, hogy a munkaközi szünetet nem a munkaidő megszakításával, hanem a munkaidő után (vagy előtt) kell kiadni. A kollektív szerződésben (vagy függelékben) kell meghatározni, hogy a munkaközi szünet alatt a dolgozó hol köteles tartózkodni.

Az átállás időpontjától az állandó nappalos dolgozóknak — a heti pihenőnapon kívül — *hetenként egy szabadnap jár.* Helyi függelékben kell meghatározni, hogy ez a hét melyik napjára esik. *Ahol a munka jellege mást nem indokol, ott a szombati napot célszerű kijelölni.*

A szabadnap időtartama 24 óra. Fordulószolgálatos és utazódolgozók esetében tehát, *a két szolgálat közötti, 24 órát elérő pihenőidőt is szabadnapnak kell tekinteni.* A jogszabály szerint az általánostól — állandó nappalos, több műszakos beosztás — eltérő foglalkoztatás esetén fő szabály az, *hogy éves viszonylatban 52 szabadnapot kell a dolgozónak kapnia.*

A szabadnapon végzett munka túlmunkának számít, ezért a túlmunka szabályai szerint kell elszámolni.

A szabadság kiadása, elszámolása tekintetében az átállás lényeges változást — kedvezőt — csak azok részére jelent, akik eddig is ötnapos munkahéttel dolgoztak. (Például az építési főnökségek fizikai dolgozói.) E dolgozók szabadságának számításánál ugyanis idáig minden öt nap igénybevett szabadság után a hatodikat kiadottnak kellett tekinteni. (Például aki 24 nap szabadságra volt jogosult, az 20 munkanapra kaphatott szabadságot.) Az új rendelkezés szerint, minden dolgozó esetében egységesen csak kéthetenként kell a szabadságkiadása szempontjából egy szabadnapot figyelembe venni. *Gyakorlatilag ez azt jelenti, hogy aki 24 nap szabadságra jogosult, annak a 12. és 24. szabadságnapját kell kiadottnak tekinteni.* Az előbbi példában említett építési ágazatba tartozó fizikai dolgozó tehát 20 helyett 22 nap szabadságot vehet ki ténylegesen. Egyébként a nem ötnapos munkaféle foglalkoztatottak esetében, az utazó-fordulószolgálatos dolgozó szabadságkiadása szempontjából *a hét minden napját munkanapnak kell tekinteni, függetlenül attól, hogy a dolgozónak a munkaidőbeosztása szerint munkát kell-e végeznie vagy sem.* E tekintetben tehát a korábbi szabályokhoz képest nincs eltérés.

Nyomatékosan hangsúlyozni kell, hogy a törvényes munkaidő csökkentése, valamint a munkaközi szünetre vonatkozó szabályok módosulása miatt, *egyetlen dolgozót sem érhet keresetveszteség.* Ez azt jelenti, hogy a havidíjas dolgozók bére változatlan marad, illetve, ha eddig munkaidőn kívül kaptak a munkaközi szünetet, *a havi bérüket a munkaközi szünet díjának egy hónapra eső összegével növelni kell.* Az órabéres dolgozók órabérét a munkaidőcsökkentés arányában, tehát 4,75 százalékkal kell növelni. A tiszta darabbérben, valamint időbér plusz mázsadíj rendszerben dolgozóknál a termelékenység növelésével kell elérni a korábbi keresetet.

Az ötnapos munkahétre történő átállás, *a törvényes munkaidő csökkentése csak akkor éri el célját, ha az valóban együttjár a munka termelékenységének olyan mértékű javításával, amely teljes egészében ellensúlyozza az így keletkező munkaidő-csökkenést.* Ezt csak az eddigieknél jóval hatékonyabb munkaszervezéssel, a foglalkoztatásban meglevő tartalékok maximális feltárásával és hasznosításával lehet elérni.

KASZALA SÁNDOR

Élményszilánkok

Érdekes tanulmány, tudományos dolgozat témája lehetne az új környezetbe került emberek viselkedésének elemzése. A pszichológusok a megmondhatói, hogy mennyi igazság van ebben, hiszen a megszokottól eltérő közegben az ember is változik, alkalmazkodik a nagyobb közösséghez, vagy elszigeteli magát attól. Kitűnő alkalom kínálkozik megfigyelésekre a nagyobb üdülőkben, hiszen ott két hétig új körülmények és idegen emberek között él a beutalt.

A balatonboglári vasutasüdülő vendégeként elhatároztam, hogy botcsinálta lélekbúvárként „tudományos" alapossággal figyelem önmagamat és környezetemet. Tapasztalataimról jegyzeteket készítettem, amiket most kommentár és magyarázkodás nélkül közreadok. Óva intek azonban mindenkit, hogy ezekből az élményszilánkokból, a pihent agy hordalékaiból bárki is általános érvényű következtetéseket vonjon le, mert a leírtak nélkülöznek minden tudományos alaposságot, azok csupán a napok pillanatképei.

(Július 16., csütörtök.) Elfoglaljuk helyünket az üdülő emeleti apartmanjában feleségemmel, ötéves lányommal és ismerősöm családjával. Kolléganőm jóindulatúan figyelmeztet, hogy hat és fél éves fia az átlagosnál elevenebb, ezért „ártalmatlanná tételére" több energiát kell fordítani, legyünk tehát elnézőek. Megértjük, hiszen a gyerek az mindenütt gyerek, és pont a nyaralás idejére változzon meg? Amíg kicsomagolunk a bőröndökből, a gyerekek birtokba veszik a tóparti játszóteret. Megkönnyebbülünk. Az idő ragyogó, a kedvünk szintén. Ebéd után mi is leköltözünk a partra. Csillog a víz, az ég kék, mindenki esküszik rá, hogy égszínkék. Kifekszünk sülni a partra. Végre nyaralunk!

(Július 17., péntek.) Kora délelőtt, tizenegy óra tájban konstatáltam, hogy a vendégek figyelik egymást. Látszólag közömbösen szemlélődnek a plédeken, de egyre gyakrabban pillantanak a távolabb heverő testekre. Különösen a férfiak. Néha ismerős arcokat fedeznek fel. Ilyenkor a férj és feleség összehajolva suttog:

— Nézd, ott a fekete bikiniben — leheli elhaló hangon az asszony — N. osztályvezető felesége. Hogy ennek mennyire nincs önkritikája!? Majdnem kicsordul belőle a zsír. Most idenézett! Mosolyogj már szívem, mert még azt gondolja, hogy róla beszélünk. Vigyázz, idejön! Próbálj egy kicsit kedves lenni!

— Szevasztok! Megint itt nyaraltok ti is? De örülök. Remélem, most jobb időnk lesz, mint tavaly volt. Emlékeztek rá, hogy akkor mennyit esett? A férjemnek mondtam, hogy menjünk inkább Olaszországba, de ő csak itt érzi jól magát.

— Hogy te milyen csinos vagy, Magdikám! Megint fogytál? Mondd, hogy csinálod? És milyen édes ez a kis bikini . . .

(Július 18., szombat.) Pingpongozni támad kedvünk. Jó ötletnek tartjuk, hiszen néha sportolni is kell, különben a kiadós étkezésnek és a tétlenségnek látható következményei lesznek. Az üdülő kultúrfelelősétől kölcsönzött ütőkkel és labdával elindulunk szerencsét próbálni. Sajnos, másoknak is most szotyytyant kedvük erre a népszerű játékra. Nincs szabad asztal. A négyből kettő foglalt, kettő pedig használhatatlan. Az egyik faasztal lábatörten hever a földön, a másikról pedig hiányzik a háló. Tanácstalanul álldogálunk, hátha az egyik páros abbahagyja a játékot. Nincs sok remény, mert a végkimerülésig ütögetnek. Ők jöttek előbb, és úgy gondolják, nekik nem kell alkalmazkodni. Előjogaik vannak. Udvariasságról, előzékenységről pedig nem hallottak. Amikor a lábam elé gurult kis kaucsuk gömböt visszaadom a játéktól felhevült, zilált fiatalembernek, az csodálkozva néz rám: „Jé, itt fehér emberek is vannak? Pedig mi azt hittük, lakatlan szigeten vagyunk . . ."

(Július 19., vasárnap.) Beköszöntött az ősz. Komor, el-

SAJTÓSZEMLE

Mit írnak rólunk?

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

SOMOGYI NÉPLAP

Fából készített csigalépcsőn jutunk föl a múlt század végén épített toronyba. Ez a munkahelye *Kunecz István* vezető váltókezelőnek, Kaposvár állomás dolgozójának. Lassan három évtizede, hogy a vasúthoz szegődött, s tíz éve elmúlt, hogy beosztása ide szólította. Biztonságosan, baleset nélkül dolgozni: ez a legfontosabb . . .

— *Megfontolt, igen fegyelmezett ember. Körültekintően végzi e nagy felelősséggel járó munkát. Olyan kommunista, aki példát mutat társainak* — mondja róla *Molnár Pál*, az üzemi pártbizottság titkára.

Kunecz István az üzemi pártbizottság tagja, pártcsoportbizalmi. Váltókezelők, kocsirendezők tartoznak a pártcsoportjába. Gyakran előfordul, hogy a pártcsoport kommunistái a toronyban találkoznak, ha rövidebb tanácskozást, tájékoztatást tartanak.

Volt fékező, jegyvizsgáló, tolatásvezető, váltókezelő. Az aranykoszorús *Radnóti Miklós* szocialista brigád tagja, s egyike volt a brigádmozgalom megszervezőinek az állomáson. Háromszoros kiváló dolgozó.

KISALFÖLD

A „lóvonatú pályának", ismertebb nevén a lóvasútnak hagyományai vannak Győr-Sopron megyében. *Kapuváron* 1880-ban nyílt meg az első lóvasút a mezőgazdaság szolgálatában. Ló vontatású vasút közlekedett valaha a pinnyei, a nagylózsi határból a pinnyei állomásig, hasonlóan Vitnyéden is, az akkori vasúti rakodóhely és a csermajori gazdaság között. Ló vontatású kisvasút hordta a téglát az iváni téglagyárból az állomásra, de járt a lóvasút Öttevény, Hegyeshalom és Lébény gazdaságaiban is. Ma már az említetteknek csak nyomait találjuk: *az úttesten felejtett vágányrészeket, az egykori magasrakodó maradványait.*

A nevezetes ló vontatású vasútnak állítottak méltó emléket az idei vasutasnap alkalmából: *a nagycenki vasútmúzeumban átadták rendeltetésének egy 750 méter hosszú, lóvontatásra alkalmas pályát.* A vonal a Kastély-állomásnál kezdődik. A paripa onnan indul a vonattal, régi nyelven a „ponvaglikkal". Végighalad a hársfasor mellett, ezután a múzeumvasút pályája mellé fordul, és halad tovább az Epreskert megállóhelyig, ahol átszállási lehetőséget alakítottak ki a múzeumvasút és a lóvasút között. Ott fogják át a lovakat a lórésor másik oldalára és indul visszafelé a „pacivasút". *A szerelvény lóréit a Fertődi Állami Gazdaság adta használatra a GYSEV-nek, a „vonóerőt" pedig a nagycenki méntelep.*

DUNAÚJVÁROSI HÍRLAP

A MÁV dunaújvárosi üzemfőnökség dolgozói az év első hat hónapjában 12,36 százalékkal szállítottak többet, mint a múlt év első felében.

— Az összes szállítási igényt teljesítettük — nyilatkozta *Takács Imre*, az üzemfőnökség vezetője. — *A vállalatokkal szoros a kapcsolatunk, szóltak volna, ha elégedetlenek*, de reklamáció az év első felében nem érkezett.

A személyszállítás feladatainak teljesítése a múlt év első felével nagyjából azonos. A menetidő 99 százalékos volt.

— Igen népszerű a *„Piroska"*, ez a csehszlovák gyártmányú kis szerelvény, amely a korábbiaknál lényegesen kulturáltabb utazást biztosít. Ezeket a szerelvényeket először 1979-ben próbáltuk ki, ma már a teljes személyszállító kocsiparkunk ilyen.

Mint Takács Imre elmondta, *már megkezdődött a felkészülés a szállítás őszi csúcsidényére.* Ezt különösen indokolja, hogy az üzemfőnökség területén több jelentős mezőgazdasági üzem is számít a MÁV szolgáltatására: A Mezőfalvi Mezőgazdasági Kombináttól a Paks környéki gabonaforgalmi vállalatig, az Ercsi felé áramló cukorrépától a gyümölcsszállítmányokig.

— Mi már most elkezdjük az igények felmérését, a távolságok meghatározását és a szállítóeszközök elosztását, hogy elkerülhessük a csúcsokat. Számolnunk kell a szabad szombatokkal is: *jobban kell egyeztetni a hét végi rakodásokat partnereinkkel. Gyorsítani kell a ki- és berakodást.* A mi termelőeszközünk a vasúti kocsi, nagy népgazdasági érték, nem mindegy, miként sáfárkodunk vele — mondotta Takács Imre.

TOLNA MEGYEI NÉPÚJSÁG

Schmieder Ibolya most ismerkedik a vasúttal. Szegeden, a vasútforgalmi szakközépiskolában végzett, máris beállt egyhónapos kötelező gyakorlatra.

— *Vasutas akarok lenni. Nagyapám is, az apám is az.* Vasutas család a miénk. Én úgy gondolom, hogy a forgalmi szakszolgálatnál vállalok majd munkát, ha elvégzem a középiskolát. *Mindig nagyon szerettem a vasutat.* Itt olyan sok lehetőség kínálkozik számunkra, hogy válogatni lehet a beosztásban.

Az iskolából bizonyos alapvizsgával jövünk ki, tehát elfoglalhatunk többféle beosztást. Az iskolaidőben ugyanis a szegedi pályaudvaron töltjük a szakmai gyakorlatokat.

— Itt, Dombóvárott is van vasutasképzés, de én Szegedre vágytam. Jó ellátásunk van, kitűnő oktatási intézmény, oly sok a szemléltetőeszköz, hogy még a legnehezebb tantárgyat is könnyen meg lehet érteni.

DÉLI HÍRLAP

Kilométerenként újul meg a népszerű kisvasút, hivatalos nevén a *Lillafüredi Állami Erdei Vasút.* A közelmúltban volt olyan vasárnap, amikor rekordforgalmat bonyolított, 3200-an utaztak a vonatokon, amelyekből hétköznap 5, vasárnap 9 pár közlekedik. Egy vonat általában 3-4 kocsiból áll.

Télen is jár a kisvonat, népszerűsége fokozódik, ezt bizonyítja, hogy 1981 első fél évében 30 ezerrel több utast szállítottak, mint egy évvel korábban, ugyanebben az időben.

Jövőre adják át a több mint 5 millió forintos beruházással épülő Kilián-északi új végállomást, akkorra — a tervek szerint — megoldódik az úttörők foglalkoztatásának most még meglevő gondja.

Összeállította:
Hegedüs Ferenc

Az éleződő osztályharcok hatására (2.)

Megélénkült a sztrájkmozgalom a vezető tőkés országokban

Az 1980-as év Franciaországban is rendkívül viharos volt. Ha csak az első félévet nézzük, 66 jelentős sztrájk volt az ország termelőipari ágazataiban. Közel 3000 sztrájkot jegyeztek fel az ipari üzemekben, amelyen több százezer dolgozó és alkalmazott vett részt. Számos alkalommal és a legkülönbözőbb időszakokban szerveztek akciónapokat a francia szakszervezetek, mindenekelőtt a CGT felhívására. Az egyik ilyen akciónap májusban volt. *Az újságok nem jelentek meg, a postahivatalok zárva maradtak, a vasutasok, a metró és a gázművek, a fémmunkások és más szakmák dolgozói sztrájkba léptek, tömegtüntetések voltak 50 városban.* Így fejezték ki elégedetlenségüket és elutasításukat a nagytőkének a demokratikus és szakszervezeti szabadságjogok elfojtására irányuló támadásaival szemben, az élet megdrágulása, a munkanélküliség, a rossz munkakörülmények, a szociális biztonság hiánya ellen. Az akciónap lehetővé tette, hogy a dolgozók tömörítsék soraikat.

Újabb akciónap

Júniusban újabb akciónap volt. Ezen a napon a gépgyárak százaiban 24 órára leállt a munka. Az energiaszolgáltatás érezhetően csökkent, a városi közlekedés és a vasút szakaszosan dolgozott. *A bankalkalmazottak, a távközlési dolgozók, a pedagógusok és az egészségügyi személyzet is sztrájkba lépett.* A sztrájkolók tiltakoztak azon kormányintézkedések ellen, amelyek — a szakszervezetek meghatározása szerint — tovább növelik a társadalmi egyenlőtlenségeket. A sztrájkokat tömegtüntetések kísérték. Csak Párizsban kétszázezren vettek rajta részt.

A növekvő követelési mozgalmak közül, amelyek a gyárak bezárása és a törvényes elbocsátások ellen irányultak, két hosszú időtartamú sztrájk hívta fel a figyelmet: egyik a boulogne-i kikötőváros konzerviparához tartozó halászok sztrájkja, amely válaszként tört ki a munkaadók kihívására. Az új kollektív szerződések megkötésével kapcsolatos tárgyalásokon azt akarták, hogy minden hajón csökkentsék a legénység létszámát és a munkások bérét mintegy 10 százalékkal mérsékeljék. A halászok szakszervezete természetesen elvetette ezt a követelést. *Az ország munkásosztálya szolidaritást vállalt a boulogne-i sztrájkolókkal és gyűlést rendezett támogatásukra.*

A halászhajók által lezárt kikötőbe küldött torpedónaszádok, a Közlekedési Minisztérium előtt tüntető sztrájkolók szétzavarása Párizsban *oda vezetett, hogy a CGT felhívására 24 órás országos sztrájk bontakozott ki.* A dolgozók másik akcióját a „Manufrance" személyzete iránti szolidaritás kifejezésének szükségessége idézte elő. A „Manufrance" Saint-Étienne legjelentősebb ipari üzeme, amelyet be akartak zárni. *Csak ebben a városban 100 ezer ember vett részt a tulajdonos terve ellen tiltakozó tüntetésen,* beleértve az északról érkezett bányász- és fémmunkás-delegációkat, a földközi-tengeri dokkmunkásokat és halászokat, a főváros és környéke gépgyárának képviselőit. Franciaországban a tömegek határozottan kinyilvánították akaratukat arra, hogy politikai követelésüket kielégítsék.

Tömegsztrájkok olasz módra

Olaszországban is egymást követték a tömegsztrájkok. 1980 elején valamennyi iparágat és a mezőgazdaságot érintő sztrájk tört ki. *A 14 millió sztrájkoló a nyugdíj reformját, a munkanélküliség csökkentését és az iparilag fejletlen déli területeken beruházásokat követeltek.* Valamivel később, az ország legjelentősebb szakszervezeti központját, a CGIL-t, a CISL-t és az UIL-t tömörítő szakszervezeti szövetség felhívására *5 millió dolgozó hagyta abba a munkát 4 órás időtartamra,* hogy tiltakozzon a monopóliumok és a kormány azon szándéka ellen, hogy befagyassza a „mozgóbérskálát", amely viszonylag megvédte a dolgozók vásárlóerejét az inflációval szemben. Októberben, válaszul a Fiat Autógyár bejelentésére, hogy 23 000 munkást elbocsát, *15 millió olasz dolgozó állt le 4 órára,* hogy megmutassa erejét és összefogását a tőke támadásával szemben. Tüntetések és nagygyűlések voltak *Rómában, Milánóban, Genovában* és az ország más városaiban. Az ország minden tájáról Torinóba utaztak a dolgozók képviselői, hogy szolidaritási tüntetésen vegyenek részt. A tüntetők követelték az elbocsátások beszüntetését és az ember munkához való elidegeníthetetlen jogának biztosítását. Több milliárd líra folyt be a demokratikus szakszervezetek által létesített munkanélküli segély-alapba.

Japánban, mint minden évben *8-8,5 millió ember vesz részt a tavaszi és őszi akciókon.* A követelési mozgalom legjelentősebb elemei a nagygyűlések és tömegtüntetések. E megmozdulások főleg a gazdasági jellegű jelszavak jegyében zajlottak le.

A közel 50 ezer tagot számláló gépipari dolgozók szakszervezete és a „Keissei dentezu" társaság vasutasai elsőként léptek sztrájkba 1980-ban. Őket követték a vegyipari üzemek munkásai, a postások, a városi alkalmazottak, a tanítók és mások.

A békéért folyó harcot jól tükrözi a hagyományos *„Bikini Nap"*, amely az „atomellenes hármas elv" jegyében zajlik és azt követeli a parlamenttől, hogy tiltsa meg az *„atomfegyverek előállítását, birtoklását és exportálását".* Az októberben szervezett háborúellenes tömeggyűléseken és tüntetéseken a dolgozók százezrei vettek részt. E megmozdulásokon leleplezték azt a politikát, amelynek célja japán katonai hatalommá való átalakítása.

Svédországban is

Az 1980-as sztrájkharcok áttekintése nem lenne teljes, ha nem szólnánk néhány más kapitalista ország munkásosztályának követelési mozgalmairól. Svédországban, amelyet Európában úgy tekintenek, mint a *„társadalmi béke oázisa"*, súlyos konfliktus robbant ki májusban a munka és a tőke között, amely több mint 10 napig tartott. A megmozdulást a sztrájkolók tömeges kizárása kísérte az üzemekből, amelyet a kormány jelentett be. Ezzel gyakorlatilag az egész ország élete megbénult.

Görögországban 1980. szintén viharos év volt. A jelentős márciusi és júniusi csatározásokat követően 30 év óta először 24 órás általános sztrájk tört ki novemberben. Közel másfél millióan vettek ezen részt. A tömegközlekedés, a légi és tengeri közlekedés, és a híradástechnikai üzemek dolgozói leálltak. Az újságok nem jelentek meg, a bankok nem nyitottak ki.

Az 1980-ban bekövetkezett események megcáfolták a reformista ideológiusoknak azt az állítását, hogy a munkásosztály elvesztette harci szellemét. A tények az ellenkezőjét tanúsítják: *a munkásosztály határozottan harcolva halad előre a társadalmi haladás és a demokratikus átalakulások útján.*

Baranyai Zoltán
Vége

---

keseredett arcokat látni, mindenki meg van győződve arról, hogy nekünk befellegzett. Szitál az eső, a Balaton nyugtalan. A vendégek is. Nem tudnak mit kezdeni magukkal. A gyerekeket nehéz a falak között tartani. Kószálunk a parton, nézzük a hullámverést. Az égen szürke felhők nyargalnak. Reményvesztetten húzódunk vissza a szobákba. Akinek még van söre, bora, az belé fojtja a bánatát. A víz hideg, azzal most nincs mit kezdeni. Előkerülnek a vacsorára adott konzervek: vagdalt hús, májkrém, olajos hal. A honvédség jut eszembe róluk. Érdekes asszociáció. Régi szép idők. A gyerekem lovagolni akar a hátamon. Megadom magam. Messze még a reggel . . .

(Július 20., hétfő.) Rázza, tépi a fákat a szél. Az erkélyen állok és engem a nevetés ráz, meg a hideg, amikor a parton fekvő nőre nézek. Plédbe csavarva kémleli az eget, és amikor előbukkan a nap, gyorsan kitárulkozik. A nap ezt nem méltányolja. Bemenekül egy felhő mögé.

(Július 21., kedd.) Végre derült, tiszta az ég. A túlpart homályosan lebeg előttünk. Ez a jó idő jele. A meteorológusok is biztatnak, de mi már kételkedünk. Mindenesetre kihasználjuk a lehetőséget. Mindenki ezt teszi. Arccal a víz felé!

(Július 22., szerda.) Folytatódik a kánikula, a büfében pedig a sörhiány. Az üdülő vendégei már otthonosan érzik magukat. Összemelegedtek a szomszédok, ismerősek az arcok. Már köszönünk is egymásnak. Az ebédlőben is érződik az oldottabb légkör. A kezdeti csendet fesztelen csevegés váltja fel. Egyre gyakoribb a gyerekek és a szülők közötti párviadal. Egy hétéves fiúcska fél méter magasról csorgatja tányérjába a paradicsomlevest. Mire a két szülő lefegyverzi, az abrosz absztrakt festményhez hasonlít. Ősel arca is foltos lett. A szomszéd férfi a szalvéta fedezékében röhög . . .

(Július 23., csütörtök.) Dél tájban eget verő sivítás borzolja fel idegeinket. Rohanunk le a lépcsőn. Lacika, kolléganőm gyermeke üvölt. A szemtanúk elmondták, hogy felmászott a bejárati ajtó melletti korlátra, és onnan fejjel a betonra esett. Őszibarack nagyságú púp nőtt a homlokán. Amíg az anyja a fürdőszobában hidegvizes ruhával borogatja a fejét, én orvosért szaladok. Be kell vinni a rendelőbe — világosítanak fel. Valaki felajánlja a kocsiját. A kolléganőm és a gyerek el . . . Menni kellene ebédelni, de a gyomrunk remeg. Tíz percet késünk. A felszolgálónő megjegyzi, hogy már elmúlt tizenkettő. „Baleset történt" — hebegem. Egy óra múlva ismerjük a diagnózist. Agyrázkódás. Orvosi javaslat: ne rohangáljon a gyerek, feküdjön!

(Július 24., péntek.) Reggel még nem sejtjük, hogy milyen megpróbáltatás vár ránk. Többen megszólítanak bennünket a parton. Egy hölgy az iránt érdeklődik, hogyan esett ki a gyerek az első emeletről? Ki így, ki úgy meséli. Végre történt valami izgalmas esemény, amit variálhatnak — mint a krimiírók. Ez is tömeglélektan. Mi már belefáradtunk a magyarázkodásba. Bevonulunk a szobába. Jólesik a nyugalom. Kint szikrázik a nyár, de mi nem irigyeljük a napozókat. Ők se minket. A nyitott erkélyajtón át tűzropogást hallunk. Valaki szalonnát süt — gondoljuk. A gyerekek kirohannak az erkélyre, aztán be. Ég a szomszéd erkély — mondják riadtan. Mi is kiszaladunk. A lángok a tetőig csapnak. Ez őrület. Mihez kapjunk? A fürdőszoba előtt egymásnak rohanunk. Én kiürítem a szemetes vödröt, és szaladok vele a csaphoz. Viszem a vizet oltani. Valaki már megelőzött. Poroltóval lokalizálja a tüzet. Elégett egy gumimatrac, a ruhaszárító állvány és a nyugágy.

Lentről vagy ötvenen gyönyörködnek a színjátékban. Sokan még nem tudják, hogy mindez a véletlen műve-e vagy része talán a kulturális programnak. A zavartalanabb rálátás miatt néhányan távolabb helyezkednek el, és várják az előadás folytatását. A tűz okára kíváncsiak. Mi is. Sajnos, ez nem derült ki. Talán öngyulladás!

Szomszédunknak más a véleménye. Amikor elül a csatazaj, közli velünk megfellebbezhetetlen diagnózisát:

— Csak önök okozhatták a tüzet! Mi nem dohányzunk. Kártérítésre nem tartok igényt!

Meglep mindent elsöprő nyugalma, mi több, arcátlansága. Mielőtt válaszolhatnánk, behúzza maga mögött az ajtót. Számolok tizenötig. Ez használ. Talán az idegei nem bírják a meleget, nyugtatom magam. Éjszaka Colombóval álmodtam. Kopott ballonkabátban sétált az erkélyen, és a megperzselt lambériát szaglászta. Bizonyítékot keresett.

(Július 25., 26., szombat, vasárnap.) Túl vagyunk a tűz okozta szenzáción. Már csak félóránként adok intejrút. A vendégek figyelme ismét az időjárásra terelődik, mert hideg lett. Lefekvés előtt elindulok szokásos vadászutamra. Kezemben egy törülközővel szúnyogokat üldözök. Az ablakon levő kiszakadt hálón át törnek a szobába. A feleségem a navigátor. Kiszemeli az áldozatot, és én fergeteges erővel csapok le rá. Ez a művelet levezeti az idegességemet. Tompa puffanásokat hallok a szomszéd apartmanból is. Rögtön kitalálom, hogy ők is szúnyogra vadásznak. Elhatározom, hogy érdekesebbé teszem a társasjátékot. Egy szúnyog két pontot ér. Ha csak megszédült, egyet. Hatvan pontnál abbahagyom az egészet. Kimerülten dőlök az ágyra. Álomba szédülök.

(Július 27., hétfő.) A hideg tartósnak ígérkezik. Többen elhatározzák, hogy kedden hazautaznak. Mi is így döntünk. A kultúrfelelős bejelenti, hogy ma búcsúest lesz. Mi inkább korábban lefekszünk. Szél van, nem támadnak a szúnyogok sem. Végre nyugodtan pihenhetünk. Huszonkét óra tájban felriadok. Egy nő énekelget az erkély alatt: „Gyere, gyere le a hegyoldalba . . ." A társai hangosan nevetgélnek körülötte. Meg-megbicsaklik a hangja: „Gyurikám, gyere, gyere le a hegyoldalba . . ." Gyurika helyett egy ideges nő kiabál az erkélyről az illuminált dalnoknak: „Ha nem tudnák, ez üdülő! Tűnjenek már el!" Csönd lett, de már nem tudok aludni. Azt fontolgatom, hogy lemenjek-e én is a hegyoldalba . . .

(Július 28., kedd.) Hazaérkeztünk. Természetesen beköszöntött a jó idő is. A szobában ledobálok mindent a kezemből, és leheveredem az ágyra. Boldogan gondolok a holnapra. Végre kezdődik a kikapcsolódás, a munka . . .

A következő napok feladata

Tagdíjbesorolás az alapszervezetekben

A SZOT elnöksége július 1-i ülésén tárgyalta az 1982. évi tagdíjbesorolási irányelveket. Ennek végrehajtása fontos politikai, szervezési és gazdasági feladat. Ebben a munkában a szakszervezeti bizottságok valamennyi tisztségviselőjének részt kell venni. A szervezettség és a tagdíjfizetési készség emelése érdekében széles körű agitációra és propagandára van szükség.

A tagdíjbesorolás alapja *az 1980-ban elért egyhavi átlagkereset.* Ennek megállapításánál a táppénzes hónapokat nem kell figyelembe venni. A havi átlagkereset kiszámításánál a nyereségrészesedés összegét általában 12-vel kell osztani. Ha a dolgozó folyamatos betegállományban töltött ideje meghaladja a 30 napot, akkor a MÁV Kollektív Szerződés erre vonatkozó rendelkezését kell alkalmazni, és az osztószámot arányosan csökkenteni.

Az irányelvek pontosan rögzítik a teljesítmény- és időbérben dolgozók átlagkeresetének a megállapítását is. Az új tagok tagdíját, akik év közben lépnek a szakszervezetbe, vagy más vállalattól kerültek az alapszervezet tagjai sorába, a várható keresetnek megfelelően kell megállapítani. *A besorolástól eltérő tagsági díjat csak egyhónapos betegállomány után lehet fizetni,* a táppénznek megfelelő tagdíjosztály szerint.

A nyugdíjasok tagdíjbesorolásának alapja mindig a nyugdíj összege. A munkát végző nyugdíjasok bérét nem kell figyelembe venni. A már korábban besorolt nyugdíjasok újbóli besorolására csak az alapnyugdíj általános emelése után kerülhet sor. Az évenkénti rendszeres nyugdíjemelés után a tagdíj összege nem változik.

A szakszervezeti bizottságok a besorolási adatokat tartalmazó nyomtatványt pontosan töltsék ki. *A bizalmiaknak csak azokkal a tagokkal kell aláíratni a nyomtatványt, akiknek az előző évi besorolásához képest az idei besorolás, tagdíj emelkedik vagy csökken.*

A szakszervezeti bizottságok kérjenek segítséget a tagdíjbesorolási munka könnyítése érdekében a számvizsgáló bizottságoktól és kísérjék figyelemmel az átlagtagdíj alakulását. *Az alapszervezeteknek a tagdíjbesorolást szeptember végéig kell befejezni.*



Jó sportoló — jó dolgozó

A Szakszervezetek Vas megyei Tanácsa, a KISZ megyebizottsága és az MTSH évről évre értékeli a megye sportjában kiemelkedő teljesítményt nyújtó, valamint a munkahelyeiken is kiváló munkát végző sportolókat. A közelmúltban befejeződött értékelés a megyében 23 kitüntetett közül nyolc Haladás-versenyzőt minősített a *jó sportoló — jó dolgozó* megtisztelő címmel.

Ezek között négy atlétát: *Tánczi Tibor* kalapácsvetőt, *Major Ferenc* gyaloglót, *Giczi József* hosszútávfutót és *Szitás Imre* kalapácsvetőt. Két vívót: *Szakács Pétert* és *Fatalin Károlyt*. Egy birkózót: *Kovács Sándort*. Egy röplabdázót: *Seggyevi Katalint*.

Ezek a sportolók a Nemzeti Bajnokság első osztályában szerepelnek, közülük többen válogatottak. Az élvonalbeli, kiemelkedő játékuk mellett a vasúton mint kertészek, raktárosok, kocsijavítók, üzemmérnökök és adminisztrátorok is képességeik legjavát adják.

Sz. J. I.

KÉT SPORTÁGBAN

Két magyar bajnokság gyorsmérlege

Két jelentős olimpiai sportágban, az úszásban és az atlétikában rendeztek országos felnőtt bajnokságot augusztus első napjaiban. Mindkét küzdelemsorozatban szerepeltek vasutassportolók is — váltakozó sikerrel. Az alábbiakban az ő szemszögükből vizsgáljuk a bajnoki vetélkedéseket.

ÚSZÁS

Három OB-aranyat szereztek a vasutasversenyzők. Ez önmagában nem lenne rossz teljesítmény, sok egyesület megirigyelné, ám ha arra gondolunk, hogy egy évtizeddel ezelőtt a BVSC úszói alig akadtak legyőzőre, máris más a helyzet... A három arany közül kettőt *Gálné Miklósfalvi Éva* szerzett a 100, illetve a 200 méteres pillangóúszásban. Csaknem sikerült ugyanez a férfiak hasonló számaiban *Kálló Istvánnak* is: százon másodiknak ütött a célba, kétszázon pedig 2:05.84 perces jó idővel biztosan nyert.

A további eredmények azt mutatják, hogy kettejük mögött ma nemigen akad figyelemre méltó teljesítményre képes úszó a Szőnyi úton. A női száz gyorson harmadik helyezett *Németh*, a férfiak százméteres hátúszásában hatodik *Novotny* mellett legföljebb a döntőbe került *Karap* (200 női hát), valamint a miskolci *Peimlip* (800 női gyors) nevével találkozhatott a néző, az olvasó...

Jól tükrözték az elszomorító helyzetet a különböző váltószámok, a 4x100 méteres férfi vegyesváltóban például *az utolsó helyen ért célba a BVSC négyese — csaknem húsz (!) másodperccel lemaradva a győztestől*. Márpedig a váltó hű tükre a szakosztályban folyó minőségi munkának...

ATLÉTIKA

A bajnokság azt mutatta, hogy ebben a sportágban jóval biztatóbb a vasutassport pillanatnyi helyzete, mint az úszásban — elsősorban a vidéki egyesületek jóvoltából. Összesen öt aranyérmet szereztünk. *Hármat a Nyíregyházi VSSC atlétái, egyet-egyet pedig az MVSC, illetve a DMVSC sportolói*. A női 4x100 méteres váltóban a nyíregyházi lányok az esélyesebb Újpesti Dózsát utasították maguk mögé — igaz, minimális előnnyel... A férfiaknál, sajnos, nélkülözni kellett a könnyebb motorbalesetet szenvedett *Paróczai Andrást*, a tavalyi 400 és 800 méteres győztest. Távollétében a fiatal, apró termetű *Bereczki József* (MVSC) látványos taktikai győzelmet aratott 800 méteren. Szép versenyben szerzett bajnoki aranyat 5000 méteren a nyíregyházi *Máyer József*. Kétezer méternél faképnél hagyta a mezőnyt, s magadiktálta iramát végig birta... A hármasugrásban az esélyes *Bakosi Béla* (NYVSSC) biztosan győzött, s első lett a 4x400 méteres váltóban a DMVSC csapata is.

Nem vallottak szégyent a többiek sem. A női vágtaszámokban (a 100 és a 200 méteres síkfutásban) az újpesti Orosz Irén mögött *Ecsekiné* (Szolnoki MÁV MTE) lett a második, *Hrács* (NYVSSC) pedig a harmadik helyezett. Dicséretes teljesítménynek számít *Horváth Janka* (Haladás VSE) ezüstérme az 1500 méteres síkfutásban, akárcsak a férfiak hasonló távján harmadik helyezett Bereczki József eredménye. Jól időzítette formáját a 110 méteres férfi gátfutásban második *Bodó* (DMVSC), s nem lehet panasz a kalapácsvetőkre sem: 2. *Tánczi* (Haladás VSE), 3. *Szitás* (Haladás VSE) — utánpótláscsúccsal.

Rajtuk kívül említést érdemel még a sérüléséből nemrég felépült *Petrika Ibolya* (200 méteres síkfutás, váltó) az ugyancsak nyíregyházi *Zarnóczay* (400 m gát), a 800 méteres női síkfutásban negyedik *Horváth* (Haladás VSE), a diszkoszvető *Tomasovszky* (NYVSSC) és még sokan mások...

A két jelentős sportág országos bajnoksága tehát azt mutatta, hogy a vasutas versenyzőkre változatlanul számítani, építeni lehet a különböző válogatottak összeállításánál, az esélyek latolgatásánál. S azt is mutatta — kiváltképp az úszásnál —, hogy igen sok a lemaradás, a pótolnivaló.

Megállni, a babérokon pihenni nem szabad...

(pilhál)

HÍREK

— **A vasutas rokkantakért.** A MÁV Hídépítési Főnökség, a Zalka Máté szocialista brigádjának kezdeményezésére július 4-én kommunista műszakot szervezett, amelynek értékét — húszezer forintot — a MÁV Kórház baleseti utókezelő osztálya csekkszámlájára utalták át.

— **Kirándulás.** Kelebia állomás szakszervezeti bizottsága és a szentesi építési főnökség Május 1. szocialista brigádja augusztus 1-én kirándulást szervezett Gyulára. Az ötventagú csoport megtekintette a gyulai várat és a város egyéb nevezetességeit.

— **Nyugdíjban a „búvár".** A püspökladányi vontatási főnökség mozdonyvezetői „konzerválják" az 1936-ban készült 242 001-es számú gőzmozdonyt, közismert nevén a „búvárt". A helyreállítás után Püspökladány állomáson láthatják majd az utasok.

— **Amatőr művészek tábora.** Július 24-én zárta kapuit a tapolcai vasutasok művelődési háza által rendezett amatőr művészeti tábor. A két hét alatt a Balaton északi partján a csoportok több városban és faluban tartottak bemutatót. Fellépett többek között a debreceni népi együttes, az esztergomi Coutry, a tatabányai Bányász és a sümegi művelődési ház Inci-Finci bábegyüttese.

— **Nyugdíjasbúcsúztató.** A dombóvári osztószertár főnökség gazdasági és társadalmi vezetői bensőséges ünnepséget rendeztek augusztus 7-én a több évtizedes szolgálat után nyugdíjba vonult négy nődolgozójuk részére. A szakszervezeti bizottság és a munkatársak ajándékkal kedveskedtek egykori munkatársaiknak.

— **Vasutasok a nagycirkuszban.** A debreceni területi szakszervezeti bizottság 300 dolgozó részére szervezett látogatást augusztus 2-án a Fővárosi Nagycirkuszba. A szolgálati helyek és üzemek élenjáró dolgozóinak, brigádjainak jutalomjegyet adtak.

— **Találkozó.** Augusztus 18-án a Déli pályaudvar önálló nyugdíjas csoportja találkozót tartott, amelyen Gorzó Ferenc elnök tájékoztatta a tagságot az első félévben végzett munkáról és a legfontosabb feladatokról. Utána megvendégelték a nyugdíjasokat és családtagjaikat.

Öt sportágban

Üzemi spartakiád Szegeden

A MÁV Számítástechnikai Üzem a 31. vasutasnap tiszteletére *Szegeden rendezte meg a IV. országos spartakiádját*. A már hagyományosnak mondható tömegsport vetélkedőn 8 üzemegység 150 sportolója 5 sportágban mérte össze tudását. Az összetett csapatversenyt a budapesti központ csapata nyerte. Így újabb egy évre övék lett a vándorserleg. Kispuska lövészetben Miskolc, asztaliteniszben és kispályás labdarúgásban Budapest, női kézilabdában Záhony, sakkban pedig Szeged csapata végzett az első helyen.

A kedvező időben és vidám hangulatban megrendezett sportverseny méltó eseménye volt a „munkahelyi olimpia" tömegsport rendezvény sorozatának.

A sporttalálkozó sikeres megrendezéséhez jelentős támogatást adott a MÁV Számítástechnikai Üzem szakszervezeti bizottsága, a Szegedi Vasutas Sport Egyesület.

Tűzoltókat tüntettek ki a kiskunhalasi csomóponton

Kiskunhalas vasúti csomópont üzemi tűzoltósága az idén jubilál. Szervezett munkájuk huszadik évfordulóját ünnepelték. Ez alkalommal 11 tűzoltónak adtak át szolgálati érmet és pénzjutalmat.

Szücs József tizedes, *Makai János*, *Szőke János*, *Lamper Sándor* és *Kovács II. Balázs* szakaszvezető ötéves szolgálatért; *Mórágyi Mihály* törzsőrmester, *Szabados István* és *Dékány Ferenc* őrmester tízéves szolgálatért; *Solti Árpád* és *Jaross István* őrmester tizenöt éves szolgálatért; *Tóth Tibor* százados húszéves szolgálatért részesült elismerésben.

A kiskunhalasi vasutas tűzoltók, akik valamennyien a vontatási műhely dolgozói, szép eredményeket értek el a megelőző és a mentő tűzvédelemben egyaránt. A szegedi igazgatóság területén például már 1964 óta nem találtak legyőzőre. Méltán lehetnek büszkék arra is, hogy állami tűzoltóversenyen már országos harmadik helyezést is elértek.

Tiszántúli sportnapok

A MÁV Debreceni Építési Főnöksége öt évvel ezelőtt a munkahelyi sportmozgalom fellendítésére *Vándorkupát* alapított az építési főnökségek között.

A kispályás labdarúgás után az asztalitenisz, a sakk és a lövészet is felkerült a versenylistára; *Debrecen, Szentes, Miskolc* és *Jászkisér* után ez évben *Gyöngyös* is csatlakozott a mozgalomhoz. Így került sor júliusban Debrecenben a *Tiszántúli Tömegsportnapok* megrendezésére. A színhely a DMVSC-pálya, illetve az apafai lőtér volt.

A különböző sportágakra 125 fő nevezett. A kánikula megizzasztotta a lelkes játékosokat és az összegyűlt szurkolókat is. A megérdemelt eredmények kihirdetésére a Gépállomáson került sor, ahol *Széles Károly*, a debreceni építési főnökség igazgatója adta át a Vándorkupát a győztes gyöngyösi csapatnak. A további sorrend: Jászkisér, Debrecen, Szentes és Miskolc. A versenyek egyéni helyezettjei oklevelet és egyéb, tájjellegű ajándéktárgyakat kaptak.

A hivatalos rész befejezése után pedig a házigazda debreceni építési főnökség megvendégelte a részvevőket.

G. G.

Brigádkezdeményezésre

Kispályás labdarúgás

A székesfehérvári körzeti üzemfőnökség villamos műhelyében dolgozó *Kandó Kálmán* szocialista brigád kispályás labdarúgótornát szervezett, melynek győztese vándorkupát kap. A kupát a Kandó Kálmán szocialista brigád alapította a gazdasági és társadalmi vezetőkkel egyetértésben.

Az első ízben kiírt tornára négy csapat, a Budapest Déli villamos műhely, a Budapest Keleti Villamos Fenntartási Főnökség műszerészműhely, a váci villamosműhely és a székesfehérvári villamosműhely nevezett.

A tornára, melynek lebonyolításánál a helyi KISZ-szervezet aktivistái is segédkeztek, *Velencén*, a megyei KISZ-tábor melletti sportpályán került sor.

A győzelmet a váci villamos műhely csapata szerezte meg. A győztes csapatnak a kupát, a helyezetteknek az oklevelet *Pajor István* műszaki üzemfőnök-helyettes adta át.

VASÚTMODELLEK KIÁLLÍTÁSA

A 31. vasutasnap alkalmából vasúttörténeti kiállítást rendeztek a nagykanizsai Kodály Zoltán Művelődési Házban. A vasútmodellezők és vasútbarátok nagykanizsai köre és a KTE helyi szakcsoportja által rendezett kiállításon a régi és a mai korszerű vasutat mutatták be az érdeklődőknek.

A kiállításon bemutatták többek között *Csaba Lajos* nyugdíjas állomásfőnök-helyettes gyűjteményét, amelyeken a legkorszerűbb technikai berendezések is láthatók.

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. A közeljövő legfontosabb munkaszervezési intézkedése lesz. 13. Kihalt nagytestű futómadár. 14. Hatásosan beavatkozó. 15. A hét vezér egyike. 16. ...tális, föld körüli pályán keringő. 18. Keleti méltóság, tárgyraggal. 19. Szerkezeti rész elnevezése. 20. Szerep, németül. 22. A Tisza mellékfolyója. 23. Vissza: szokás franciául. 24. Egyiptom folyója. 25. Némelyik vonathoz ez is elég. 26. Fordított hinta. 27. Az Egyesült Nemzetek Szervezete angol nevének rövidítése. 29. Testrészek. 30. Kevert ukáz. 31. Zsiráfféle állat. 33. Neves francia író. 34. Német város a Duna mellett. 35. Az arc része. 36. Férfinév. 37. K. H. I. 38. A végén feji. 40. A legmagasabb hegyünk. 43. Kóré magánhangzói. 44. Az angol katonai légiflotta nevének rövidítése. 46. Direkttermő szőlőfajta. 47. Veszteség. 49. Régi magyar jogintézmény. 51. Kereskedelmi vállalat. 52. A karaván teszi. 54. Tó az olasz Alpokban. 55. Fordított névelő. 57. ...ngel, hurokkötéssel varr. 61. Lendület, (angol). 62. ... Sophus (1842—1899) norvég matematikus. 63. Ez bizony pénz.

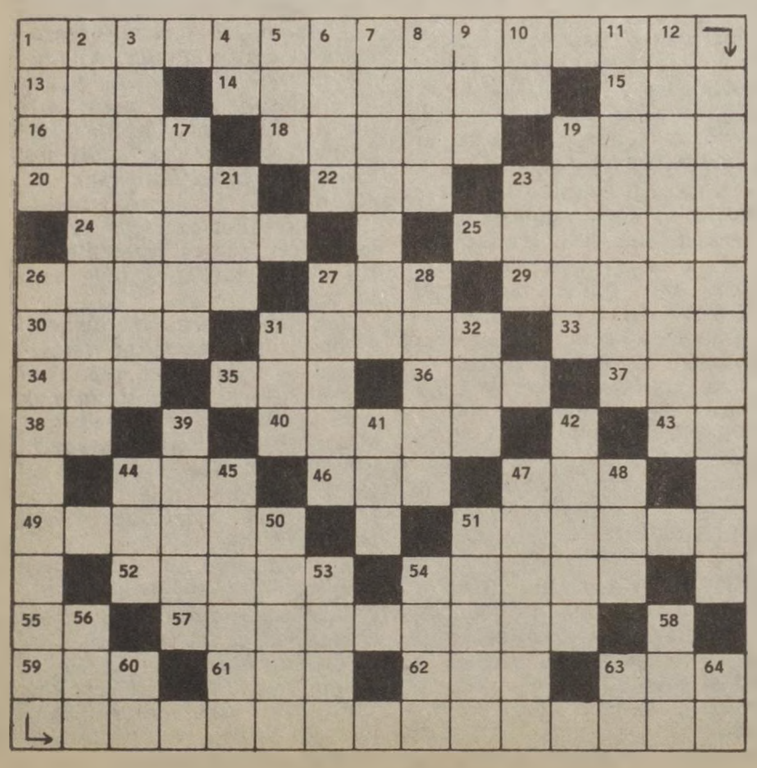
Függőleges: 1. A szerelem istene a latin mitológiában. 2. Szónyegtajta. 3. Fogadóterem a régi romaiaknál. 4. Fedd. 5. Vajon egészen? 6. Fél (latin). 7. Az USA egyik állama. 8. Jugoszláv város régi neve. 9. Tűvel dolgozik. 10. Állóvíz. 11. Térképek. 12. ... Giovanni (1741—1816) nápolyi operaszerző. 17. Nyugodtan teheted. 19. Nem kettő. 21. Vissza: régi keleti császárváros volt. 23. Európai Gazdasági Közösség. **26. Az év végéig kidolgozásra kerül.** 27. Szovjet nép. 28. Zenedráma. 31. Torma a végek nélkül. 32. Női név. 39. Van aki kettőt is tart a tűzben. 41. Tartó. 42. Vas megyei község lakója. 44. Fordított hír. 45. Nem hosszú idő. 47. Majdnem könyörög. 48. Márka vége. 50. Régi pénz. 51. Végtelenül délceg. 53. Építmény. 54. Sárga, németül. 56. Nem fölé. 58. Emelkedett hangú költemény. 60. Európai nép. 63. Zamat. 64. Szám.

Beküldendő: vízszintes 1. és függőleges 26.

Beküldési határidő: 1981. szeptember 11.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Ésszerű energiafelhasználás. A pazarlás megszüntetése.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 15. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Berecz István, Komoró, Petőfi S. u. 21.; Pénzes György, Ópályi, Kossuth u. 2/a.; Németh Vendel, Somogyszob, Vasútállomás; Maczkó Jánosné, Hatvan, Gárdonyi u. 5.; Barczi Ferencné, Budapest, Mautner S. u. 54. 1135.



LAKÁSCSERE

Elcserélném 51 négyzetméteres két szoba, konyhás, kamrás— fürdési lehetőséggel — MÁV-bérlakást és 26 négyzetméteres szoba, konyhás tanácsi lakást budapesti illetőségű vasutas dolgozóval két szoba, összkomfortosra. Érdeklődni lehet: a délutáni órákban a 345—462., munkaidőben a 27—77. telefonszámon, Zsitvay.

Elcserélném két szoba komfortos, gázfűtéses, és másfél szoba összkomfortos, távfűtéses lakásokat egy 2 szoba plusz kisszoba, vagy 1 plusz 2 félszoba összkomfortos lakásra, zöldövezetben. Érdeklőni reggel 9 óráig, vagy este 6 óra után a 345—160. telefonszámon: Fejes.

Elcserélném Balatonkeresztúr MÁV-állomáson levő háromszobás, kertes, szolgálati lakást Budapest területén másfél, esetleg kétszobásra, szolgálati lakásra jogosult vasutassal. Érdeklődni levélben: László Sándor, Balatonkeresztúr MÁV-állomás. 8647.

Elcserélném Gödöllő központjában levő egy plusz fél szobás II. emeleti, hívóliftes, összkomfortos öröklakásomat budapesti OTP, szövetkezeti vagy MÁV-bérlakásra. Érdeklődni: munkaidőben a 18—80-as telefonszámon.

Elcserélném nagyméretű, kevés ráfordítással kettő szoba komfortossá átalakítható, egy szoba félkomfortos, felújítás befejezése előtt álló, olcsó bérű MÁV Északi főműhely telepi lakásomat aktív vasutas dolgozóval kisebb méretű vagy garzonlakásra. Érdeklődni telefonon egész nap 833—872., Szabó.

Elcserélném Záhonyban levő nagyméretű 3 szobás, kertes MÁV-bérlakásomat debreceni vagy budapesti másfél szobásra. Érdeklődni lehet levélben és személyesen: Záhony, Szamuely u. 22. Varga Sándorné.

Elcserélném egy szoba, konyha, kamrás, verandás, kertes MÁV-bérlakásomat kétszobásra vagy nagyobbra, szintén MÁV-bérlakásra, bárhová, vasútállomáson levőre. Esetleg Budapest környéki is megfelel. Ajánlatot Huzsvay László, Veszprémvarsány, vasútállomás 20/a. címre kérem.

Elcserélném szolnoki két szobahallos, 65 négyzetméteres, gázfűtéses MÁV-bérlakásomat Budapest vagy Budapest környéki hasonló nagyságú MÁV- vagy tanácsi bérlakásra, vasutas dolgozóval. Kertes ház is érdekel. Érdeklődni lehet 01/40—30. telefonszámon: Szebeniné.

Segített a brigád

A záhonyi gépesített rakodási főnökség eperjeskei tmk-műhelyének szocialista brigádja *Hódos József* egykori munkatársuknak, aki rokkantsági nyugdíjban van, a téli tüzelő megvásárlására és hazaszállítására 3300 forintot adományozott.

Hódos József levélben mondott köszönetet a brigádnak az önzetlen segítségért.

KÖSZÖNETNYILVÁNÍTÁS

Köszönetemet fejezem ki mindazoknak az elvtársaknak, ismerőseknek, akik szeretett férjem, Tamási Sándor, a MÁV Gépjavító Üzem nyugalmazott gazdasági igazgatójának elhunyta alkalmából részvétükkel enyhítették a család fájdalmát.

Tamási Sándorné

Cipóka

Hogy mi mindent tartalmazhatnak az utasok csomagjai, amelyeket az állomások megőrzőjébe adnak be? A találgatásra az az eset ad némi választ, amely nemrégen a Keleti pályaudvar ruhatárában történt. Az ott dolgozók egyik reggel arra lettek figyelmesek, hogy a nagy polc alatt egy teknősbéka nyújtogatja nyakát. A riadalom nem tartott sokáig, hiszen mindenki tudja, hogy ez a jámbor állat nem veszélyes az emberre.

A gazdátlan teknőcöt a ruhatár dolgozói tüstént gondozásba vették: etették, itatták, kis „rezidenciát" alakítottak ki neki, és „Cipókának" nevezték el. A teknős így élt három hétig a vasutasok kedvenceként. De mivel a hanyag gazda ennyi idő után sem jelentkezett, a kereskedelmi főnökség felhívta telefonon az állatkertet, ahol nagyon megörültek a váratlan adománynak.

Mint kiderült, egy védett mocsáriteknőst hagytak el, ami azóta az állatkert terráriumában társai között tölti egyhangú napjait.

Cipókát, ezt a nem éppen szép, de mégis kedves állatot jelenleg is Keleti-szerte emlegetik a vasutasok.

S.

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 Lapkiadó Vállalat
1964 Bp. VII., Rákóczi út 54.
Telefon: 224—818
Felelős kiadó: dr. Jandek Géza
a Népszava Lapkiadó Vállalat
igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 215—11 859
81—3715. Szikra Lapnyomda
Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460—6000

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXV. ÉVFOLYAM, 18. SZÁM ÁRA: 1,30 FORINT 1981. SZEPTEMBER 7.

ÜLÉST TARTOTT SZAKSZERVEZETÜNK ELNÖKSÉGE

Napirenden az időszakos szociális gondozás

Augusztus 19-én ülést tartott szakszervezetünk elnöksége. Első napirendi pontként a résztvevők megtárgyalták a miskolci területi szakszervezeti bizottság irányító munkáját, eredményeit. Az írásos előterjesztést Zombori Lajos, a tszb titkára egészítette ki. Elmondotta többek között, hogy az utóbbi időben javult munkájuk hatékonysága, rugalmasan és gyorsan reagálnak a politikai, gazdasági, társadalmi eseményekre. Területükhöz huszonkét szakszervezeti bizottság tartozik. A bizalmiaktól kapott javaslatokat folyamatosan felhasználják a munkatervek készítése során.

Zombori Lajos kiegészítője után Kovács Kálmánné, a borsodi szmt titkára, majd Koszorús Ferenc főtitkár értékelte a miskolci tszb munkáját, mindketten kiemelve azt, hogy az utóbbi években sokat fejlődött tevékenységük.

Ezt követően a testület elfogadta az időszakos szociális gondozók működésére vonatkozó előterjesztést. Mint köztudott, 1974-ben a nehéz szociális körülmények között élő nyugdíjasok a 1/2%-os ÖTA-ból és a jóléti alapból időszakos gondozót létesítettek. Az arra rászoruló nyugdíjasok a vonyarcvashegyi gondozóban és 1980-tól a Vasutasok Általános Biztosító Egyesületének balatonfüredi üdülőjében pihenhetnek térítésmentesen, havonta száznyolcvanan. Az eddigi tapasztalatok az időszakos gondozó szükségességét bizonyítják, hiszen 70 ezer azoknak a száma, akiknek a nyugdíja 2500 forint alatt van.

A vonyarcvashegyi üdülő felújítására a közelmúltban 24,3 millió forintot fordítottak.

Az elnökség ezen kívül megvitatta és elfogadta vasutas-szakszervezet szervezeti és működési szabályzatát, a foglalkozási rehabilitáció vasúti tapasztalatairól, valamint a MÁV, a GySEV és az Utasellátó Vállalat első félévi teljesítményeiről szóló jelentést.

Tiltakozó nagygyűlés

Augusztus 25-én, reggel fél nyolckor leálltak az eszterga- és gyalupadok, elhallgattak a gépek *a szombathelyi járműjavítóban.* A munkások a dízelosztály munkacsarnokába siettek, ahol nagygyűlésen tiltakoztak a neutronbomba gyártása ellen.

Első József, az üzemi KISZ-bizottság tagja mondott beszédet, ismertette e tömegpusztító fegyver veszélyeit. Utána elfogadták annak a két táviratnak a szövegét, amelyet az Országos Béketanácshoz és az Egyesült Államok budapesti nagykövetségére címeztek. A táviratban kifejezték tiltakozásukat a bombák gyártása ellen.

Autóbuszok irányvonata



Rákos állomás tizenhat ipartelepének egyike az Ikarus gyár. Az autóbusszal rakott kocsikból hetenként több irányvonatot képeznek az itt dolgozó vasutasok. Benke István térfőnök személyesen ellenőrzi a külföldre induló szállítmányokat (Képriport a 3. oldalon)

AZ UVATERV NYERTE A PÁLYÁZATOT

Magyar szakértők Líbiában

Csaknem negyedszázada teljesít külföldi tervezési megbízásokat az Út- és Vasúttervező Vállalat. Dolgozóinak munkája, magas műszaki színvonala tette lehetővé, hogy mind több külföldi tervpályázatot nyerjenek meg *Algériától Indiáig, a világ számos országában.* Ennek nyomán az évi termelésében a szellemi export 1968-ban 13 százalék volt, 1978-ban pedig már több mint 20 százalék.

10 millió dollár

Az UVATERV vezetői a napokban írták alá a vállalat fennállása óta *a legnagyobb volumenű exportszerződésüket.* Erről tájékoztatta a közelmúltban a sajtó képviselőit *Skoda Lajos*, az UVATERV igazgatója.

— A líbiai Tripoli és a tunéziai Sfax között épülő, általunk tervezett 500 kilométer hosszú vasútvonal 170 kilométeres líbiai szakaszának építésellenőrzésére, tervezői művezetésére kaptunk megbízást a líbiai közlekedési titkárság vasúti főosztályától. A megbízás keretösszege 10,4 millió dollár.

Ennek előzményeiről szólva elmondta az igazgató, hogy *Líbia és Tunézia 1974-ben írt ki pályázatot a két országot összekötő vasútvonal és a hozzá kapcsolódó létesítmények tervezésére.* A nemzetközi pályázatot az UVATERV nyerte meg. A normál nyomtávú, nagy sebességű vonatok közlekedtetésére alkalmas vasútvonalat nagyon változatos geológiai viszonyok között kell megépíteni. A pálya homok- és kősivatagon át vezet.

Főpályaudvar, javító bázissal

Az 500 km-es vasúti pálya, 92 nagyobb híd, 68 magasépítmény tervezése érzékelteti az akkori feladat nagyságát. *A vonal mentén 32 vasúti pályaudvar épül majd, szintén az UVATERV tervei alapján.* 29 közúti felüljáró terveit is elkészítették, s ezek hossza összesen 6000 méter. A kisebb csőátereszek, vízátvezetők száma 513, hosszúságuk 9000 méter. Természetesen elkészítették az állomások gépészeti, szellőzési, klimatizálási, vízellátási, csatornázási és a teljes vonal biztosítóberendezéseinek terveit is.

A líbiai 170 km-es szakasz kivitelezésére nemzetközi pályázatot írtak ki, és pályázatot hirdettek a kivitelezés építésellenőrzésére is. Ez utóbbit nyerte meg — *nyolc nemzetközi hírnevű nagyvállalatot megelőzve* — az UVATERV.

— *A 170 km-es vasútvonalat Líbia négy év alatt kívánja megépíttetni* — folytatta az igazgató. — Ez idő alatt ötven szakemberünk tartózkodik majd hosszabb-rövidebb ideig az építés területén, és ellenőrzi a munkálatokat. Előfordulhat, hogy elhúzódik az építés ideje, ettől függően a megbízás díjtétele is változik.

Az építkezés méreteire jellemző, hogy 6,7 millió köbméter földmunkát kell elvégezni, *a vasúti vágányok hossza 249 kilométer, a csoportkitérők száma 201.* Nyolc nagyobb vasúti és négy közúti hidat is építenek ezen a líbiai szakaszon. Az állomásépületek száma 42 lesz. Tripoliban megépítik a főpályaudvar állomásépületét és egy járműjavító bázist is. A magyar mérnökök feladata lesz a beszerzésre váró vagonok, mozdonyok, pályaépítő gépek minőségi átvétele, és közreműködnek a kivitelezővel kötendő szerződés kidolgozásában is.

MÁV-közreműködés

Az UVATERV központi irodát szervez Líbiában. A sokrétű munka különféle szakembereket igényel. Mindenekelőtt vasútépítésben jártas szakértőket. Szükség van ezenkívül építészre, statikusra, gépészre, villamosmérnökre, geodétára, s természetesen kereskedelmi szakértőre.

Az UVATERV ezért *segítségül hívja a szakma minden érintett vállalatát, elsősorban a MÁV-ot és a KPM építővállalatait, hogy megfelelő szakembereket bocsássanak rendelkezésre e fontos külföldi munkához.*

Lőrincz János

AZ ŐSZI FORGALOM KÜSZÖBÉN

Munkát könnyítő berendezéseket adtak át a záhonyi körzetben

Az őszi forgalom megindulása előtt újabb létesítményekkel gazdagodott a záhonyi átrakókörzet. Augusztus 19-én ünnepélyes keretek között üzembe helyezték a záhonyi fedett *kisgépes átrakót* és az eperjeskei csigás *műtrágya átrakót.*

Az ünnepségen részt vett *Pullai Árpád* közlekedés- és postaügyi miniszter, *dr. Tar Imre*, a Szabolcs-Szatmár megyei pártbizottság első titkára, *dr. Pénzes János*, a megyei tanács elnöke és *Mészáros András*, a MÁV vezérigazgató-helyettese.

A megjelenteket *Rigó Zoltán*, a záhonyi üzemigazgatóság vezetője köszöntötte. A kivitelezés végrehajtásáról *Kerekes Imre*, a Kelet-magyarországi Közmű- és Mélyépítő Vállalat igazgatója és *Págyi János*, a MÁV Beruházási Iroda igazgatóhelyettese tett jelentést.

A záhonyi beruházási program részeként a MÁVTI készítette el a fedett átrakó terveit. A kivitelezés 1978 nyarán kezdődött. A mintegy 370 millió forintos beruházás *több létesítményt foglal magába.* A legfontosabb a 385 méter hosszú fedett csarnok, amely egyszerre 24 széles nyomtávú kocsit fogad. Két oldalt vannak a normál vágányok. Külön széles- és normál *cserélővágányokat* is építettek. Elkészült az 500 személyes *szociális épület* és a kisgépek javítására szolgáló *szerviz.* Az átrakó egyelőre tíz rakodógéppel kezdte meg az üzemelést. Naponta 86 széles kocsit tudnak átrakni.

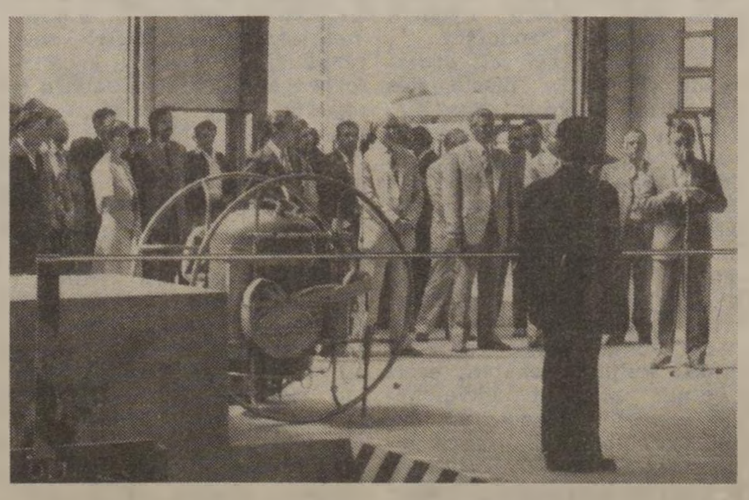
Eperjeskén, a csigás átrakó az egyik nehéz fizikai munkát követelő tevékenységet, a műtrágyaátrakást könnyítette meg. A hetvenmillió forint értékű beruházáshoz két évvel ezelőtt fogtak hozzá. A kialakított berendezésekkel *emberi kéz érintése nélkül jut el a műtrágya a széles kocsikból a normál vagonokba.* Az átrakó kapacitása napi húsz kocsi, a berendezés óránként 80 tonna anyagot mozgat meg. Itt alkalmazták a MÁVTI szolgálati szabadalomként bejelentett *vagonvonszoló* berendezését is, amely a kocsik továbbítására szolgál.

Az átrakási munka megkezdését az ünnepségen a csarnok előtt kifeszített nemzeti színű szalag átvágásával engedélyezte Pullai Árpád miniszter. Ezek után *kitüntetések átadására került sor.* A tervezésben és a kivitelezésben élenjáró dolgozók közül a *Kiváló munkáért* kitüntetést kapta *Kállai Imre*, a MÁV Debreceni Építési Főnökség hegesztője, *Lucza János*, a MÁV Beruházási Iroda műszaki ellenőre, *Zádor Zoltánné* a MÁV Tervező Intézet létesítményi főmérnöke, valamint a KEMÉV öt dolgozója.

Miniszteri dicséretben részesült *Vajda Kálmán*, a MÁV Beruházási Iroda kisajátítási és területrendezési vezetője. *Vezérigazgatói dicséretet kapott Havrilla László*, a MÁV Tervező Intézet csoportvezetője és *Zsiga István*, a MÁV Villamos Felsővezeték Építési Főnökség lakatosa.

Az ünnepség részvevői működés közben tekintették meg a berendezéseket, majd Pullai Árpád miniszter tájékozódott a Hungarofruct tuzséri hűtőházában az almaexportra való felkészülésről. Délután *Kisvárdán*, az alkotmánynapi nagygyűlés szónokaként szólt a város, a záhonyi munkások képviselőihez.

L. B.



Az átrakócsarnok avatásán
(Fülöp Árpád felvétele)

Szezonzárás a Déliben

Nehéz időszak volt + A pénztárosok is állták a rohamot + Tolató tisztképzősök
Bevált a Sió és a Füred expressz

Nyár vége van, de még minden nap 40—50 személy- és gyorsvonat indul Budapest-Déli pályaudvarról a Balatonhoz és a Velencei-tóhoz. Vasárnaponként pedig ennél is több páratlan vonat érkezik. A szezon befejezése előtt erről beszélgetünk *Kercsó Istvánnal*, Budapest-Déli pályaudvar vezetőjével.

TISZTASÁG, PONTOSSÁG

— *Forgalmunk meghaladta a tavalyit, mégis javítani tudtuk az utazás feltételeit* — mondja. — *Az utasok tartós sorbanállás nélkül válthattak menetjegyet, ami a 12—13 nyitva tartó pénztár dolgozóinak érdeme. A Sió és a Füred expresszvonatok is beváltották a hozzájuk fűzött reményeket.*

Járjuk a pályaudvart. Tennant típusú seprőgép köröz a peronon, és útját tiszta, portalanított felület jelzi. Tiszta az utastér, tiszták a peronok. Közben szüntelenül érkeznek és indulnak a vonatok, a *Pragtoron* vizuális utastájékoztatón kiírt időpontok, illetve a hangosbemondó folyamatos tájékoztatása szerint. A forgalmi irodában egy ember tevékenykedik. Pontosabban egyetlen asszony: *Schliszler Vilmosné* ellenőr. Ő a rendelkező forgalmi szolgálattevő.

ÖSSZEHANGOLTAN

Nyugodtan dolgozik. Mozdulatain, hangján és tekintetén nem érződik az éjszaka fáradtsága. Engedélyt kér és ad, meghatározza a vonatok vágányútját.

A szomszédos irodában *Kránitz Lászlóné* az információs berendezés kezelője jelzi ki és mondja be a tájékoztató adatokat. Innen nincs jó kitekintés a vágányokra. Csak az induló vonatok elejét és a kitérők egy részét látni. Meg azt is, hogy a piros és a kék mozdonyok tiszták, szépek. Többnyire M 62-esek és V 43-asok viszik a szerelvényeket.

A két tartalékmozdony munkáját *Molnár Károly* kocsimester hangolja össze. Beosztottai *Végh Ferenc* és *Szilágyi Ferenc* tolatásvezetők. A kocsirendezői szolgálatot Budapestre rendelt mozdonyvezetők látják el, akik *tisztképző előtt állnak.* Név szerint: *Kovács László, Varga II István, Köteles Zsigmond* és *Horváth IV József.*

— *Galambos Árpádné, a külső forgalmi szolgálattevő hívja fel a rendelkezőt!* — hangzik a közelünkben. Közben megtudom, hogy a rendelkező asszony — aki immár ugyancsak a tisztképző hallgatója — tizenöt éve dolgozik a forgalomnál, s Budaörsről került a Délibe. Korábban elvégezte a vasútforgalmi technikumot is. Férje villamos üzemmérnök. Két gyermekük van.

A TORONYBAN

A II. őrhelyen *Lódi István* térfelvigyázó veszi és hajtja végre az utasításokat *Lestyán Tibor* és *Fráter György* váltókezelők közreműködésével. Fél szavakból értenek. Dobálják a 70 kilós váltóemeltyűket.

Az utasok mindebből nem látnak, nem hallanak semmit, csak azt tapasztalják, hogy *most is pontosan indulnak a vonatok.*

Szabó Béla

CSENGETÉS ELŐTT

Debrecenben, az *oktatási főnökségen* már régen befejeződtek a szakmunkásvizsgák. A kötelező nyári gyakorlatnak is vége. Az arra tévedő idegen — ha benéz az udvarra — könnyen azt hiheti, hogy egy virágkertészet irodaházát látja. A rendezett, rózsákkal és díszcserjékkel beültetett udvarról aligha gondolhatja bárki, hogy itt a dízel- és villanymozdonyok javítását, a szerelést és egyéb vasmunkákat is meg lehet tanulni.

Példás rend uralkodik a műhelyekben is.

— *Nekünk mindenben a jót, a lehető legjobbat kell megmutatni, illetve tanítani* — mondja *Ungvári Pál*, a tanműhely vezetője, amikor megjegyzést teszek a példás rendre, tisztaságra és a virágillatra. — *Nem mindegy, hogy két év elteltével, amikor az alapképzés megszerzése után kint, a vontatási telepeken kezdenek el dolgozni a fiúk, mit visznek magukkal . . .*

A most kezdődő tanévben is 30 dízel-, 15 villamosmozdonyszerelő, 30 járműlakatos, 15 géplakatos, 10 villanyszerelő és hét hegesztő kezdi meg a tanulást az oktatási főnökségen.

— *Sajnos, az esztergályos szakmára nincs jelentkező* — tárja szét a karját Ungvári Pál —, *pedig ez is nagyon szép szakma.*

Az első évben valamennyi szakmára jelentkezettek azonos alapképzésben részesülnek. Megtanulják a legfontosabb ismereteket, méghozzá úgy hogy közben már csőfogót, menetmetszőt, menetfúrót és más használati tárgyakat, szerszámokat készítenek. Ezek az eszközök ki is kerülnek a kereskedelembe, majd a vásárlókhoz. A további szakosodás az igazi szakmai ismeretek elsajátításával folytatódik.

— *Ehhez minden feltétel megvan nálunk* — vallja büszkén a tanműhely vezetője. — Saját erőből sikerült például beépíteni egy M62-es mozdony fődarabjait, a hengert, dugattyút, főtengelyt, ugyanakkor — ahogy az életben nem egyszer meg kell tenni — hozzá az emelőt is a mi tanulóink.

— *A villanyszerelők elsajátíthatják itt a transzformátorok, az elektromos vezérlések méréseit* — magyarázza *Nagy Lajos*, és mutatja a műszereket, amelyek elkészítéséhez ő is sok „túlórát" áldozott.

Ide járnak egyébként gyakorlatra a *Landler Jenő Gépészeti Szakközépiskola* diákjai is, akik otthonosan mozognak a főnökségen.

★

Vége a nyári szünidőnek. Az oktatási főnökség udvarának csendjét ezekben a napokban felváltja a csengő berregése, a tanulók zsivaja, a gépek, kalapácsok, reszelők hangja. *Megkezdődött az 1981/82-es tanév . . . !*

Zsoldos Barnabás

Emlékezés Lengyel Jánosra

Lengyel János születésének 100. évfordulója alkalmából augusztus 31-én, a szegedi alsó városi temetőben levő sírnál koszorúzási ünnepséget tartottak, amelyen *dr. Dáni Mihály*, a szegedi igazgatóság igazgatási és jogi osztályának vezetője mondott beszédet, méltatva a vasutas forradalmár érdemeit.

Lengyel János 1913-ban a jobb megélhetés reményében a vasúton helyezkedett el. Előbb éjjeli őri, majd vonatfékező beosztást kapott. *A bátor politikai agitátor gyorsan népszerű lett a vasutasok között.* Amikor 1919. április 17-én a szegedi munkástanácsba képviselőt kellett küldeni, a vasutasok egyhangúlag őt választották.

1920. november 26-án vádat emeltek ellene, mert Szeged-Rókus állomáson 16—18 vasúti alkalmazott előtt a Tanácsköztársaság visszaállítása érdekében nyilvánosan a vagyonos osztály és az őket kiszolgáló értelmiségiek ellen izgatott. A főügyész indoklásában arra hivatkozott, hogy *Lengyel János* részt vett a nemzeti kormány elleni politikai sztrájkban, s kommunistának vallotta magát, ami az elkövetett cselekményt „igazolja".

Elbocsátották a vasúttól. Lakása illegális találkozóhely lett. Több politikai üldözöttnek nyújtott menedéket. Fiatalon, 44 éves korában halt meg. *Temetését a hatalom emberei politikai tüntetésnek minősítették.*

A munkásmozgalom kiemelkedő harcosának sírján a családtagok, az MSZMP és a Hazafias Népfront városi bizottsága, a vasúti pártbizottság, a testületi szakszervezeti bizottság, valamint a vasúti KISZ-bizottság képviselői helyezték el a megemlékezés koszorúit.

OKTÓBER 18-IG MEGTEKINTHETŐ

Újítási kiállítás nyílt a Közlekedési Múzeumban

Közlekedési és hírközlési *újítási kiállítás* nyílt augusztus 28-án a Közlekedési Múzeumban, amelyet *Urbán Lajos* közlekedés- és postaügyi államtitkár nyitott meg.

Elmondotta többek között, hogy a KPM vállalatainál az 1976 és 1980 között benyújtott 98 071 újításból 50 285-öt hasznosítottak. Az elmúlt öt év alatt az újítások mintegy 1,8 milliárd forint megtakarítást eredményeztek. *Az újítók részére kifzetett díjazás elérte a 129 millió forintot.*

Az öt év alatt 552 újítást adtak át más vállalatoknak. Ez az V. ötéves tervidőszakban hasznosított újítások nak 1,1 százaléka. Az újítások népszerűsítése céljából rendezte a KPM az alágazatok, vállalatok közreműködésével ezt a kiállítást, amelyen a vasút, az autóközlekedés, az autójavítóipar, a hajózás, a légi közlekedés, a posta és a távközlés, valamint a közlekedésépítés szakterületein az utóbbi években hasznosított és más vállalatoknak átadásra szánt újításokból, találmányokból mutatnak be. Ezek *elsősorban az anyag- és energiamegtakarításra, az eszközök jobb kihasználására, a minőség javítására, a munka- és környezetvédelemre vonatkoznak.*

A Közlekedési Múzeumban *október 18-ig* mintegy 200 újítást eredetiben, modellben vagy fotón tekinthetnek meg az érdeklődők. *A MÁV 34 szolgálati helye 95 újítást állított ki, amely 168 újító szellemi alkotása.*

A kiállításról katalógust is kiadtak. Ezt azok a vállalatok hasznosíthatják, amelyek bevezetett újítások, találmányok iránt érdeklődnek. A katalógus 254 műszaki alkotásról ad ismertetőt.

Kitüntetések

Alkotmányunk ünnepe alkalmából *Pozsgai Imre* művelődési miniszter a *Szocialista Kultúráért* kitüntetést adományozta: *Galaschek Ferencnek*, a Landler művelődési ház nyugdíjas művészeti vezetőjének, *Gózva Ferencnének*, az Utaselátó Vállalat klubkönyvtára vezetőjének, *Gyöngyös Károlynak*, a kiskunhalasi művelődési ház igazgatójának és *dr. Nagy Tóth Jánosnak*, a pécsi TSZB oktatási albizottsága vezetőjének.

A kitüntetéseket augusztus 18-án, a SZOT székházában adták át.

KÖRNYEZETVÉDELEM

Nemcsak pénz kell hozzá...

A környezet védelme, a környezeti hatások vizsgálata az utóbbi évtizedekben világszerte előtérbe került. Ezek a vizsgálatok is megállapították, hogy a környezetszennyezés és a környezetre káros hatások fokozódásának egyik lényeges forrása a közlekedés, és ezen belül a vasút — így kezdődik az a beszámoló, amelyet a szombathelyi vasútigazgatóság terjesztett *a területi szakszervezeti bizottság elé.* A testület július 30-i ülésén tárgyalta a vasútigazgatóságnál folyó környezetvédelmi tevékenységet.

Csöpög, füstöl, kopik, porzik

A beszámoló szerint a vasúti járművek az elcsöpögő üzem- és kenőanyagokkal, égés- és kopástermékeikkel, valamint az általuk felvert porral szennyezik a talajt, a vizeket és a levegőt. A létesítmények hőigényük következtében okoznak környezeti ártalmakat.

A szombathelyi igazgatóság területén a környezetvédelmi tevékenység az 1979-ben kiépített energetikusi szervezet feladatkörébe tartozik. Ez közel sem jelentheti azt, hogy a feladatokat ez a szervezet képes megoldani. A károsodás, a szennyezés a munkahelyeken történik; ott fűtenek, az eszközök karbantartását és javítását ott végzik, az üzemelés és a gondatlan magatartás is a hétköznapok velejárója. *Minden gazdasági vezető, társadalmi szervezet felelőssége olyan szemlélet kialakítása, amelyet a népgazdaság és embertársaink joggal elvárnak.*

Fűtési dilemma

A javulás számottevő. Nyugat-Dunántúlon a legnagyobb szennyeződést előidéző gőzmozdonyok aránya az öt évvel ezelőtti 20-ról 10 százalékra csökkent. Igaz, a dízelesítés bizonyos fokig nagyobb talajszennyeződéssel jár. Ezen a műszaki paraméterek megfelelő alkalmazásával azonban lényegesen lehet segíteni. Szükség esetén felelősségre vonással is. Tavaly a figyelemmel kísért vonatokat 867 esetben állították meg feleslegesen, miáltal sok gázolaj és kenőanyag megy veszendőbe. *Sokat segíthet a megfelelő vezetési stílus és technika.* Ezért 1130 mozdony- és motorvezetőt oktattak ki külön is a helyes, gazdaságos vezetésre. Természetesen fokozni kell az ellenőrzéseket is.

A környezetvédelmi tevékenység a helyhez kötött objektumoknál ellentmondásos. Míg a MÁV a széntüzelésű kazánok felszámolását szorgalmazza, addig az energiafelügyelet éppen ez ellen „kardoskodik". A dízelesítés és az olajfűtés elterjedése a szennyvizek problémáját vonta maga után. Foglalkoztak a vasúti zajártalmak kérdésével is.

A testületi ülés szinte valamennyi részvevője szót kért a vitában. Tizenketten mondták el jó vagy rossz tapasztalataikat. Nagyon sokan a további eredményes munkához adtak felhasználható, hasznos javaslatokat.

Felszólalt a területi szakszervezeti bizottság ülésén *Szemők Béla*, a Vasutasok Szakszervezetének titkára. *Kérte, hogy az alapszervezetek, a bizalmiakon keresztül hívják fel a figyelmet környezetünk védelmének a fontosságára. Sokat segíthetnek ebben a szocialista brigádok is.* Gyakran elhangzik, hogy a környezetvédelem pénzbe kerül, ezért hajlamosak vagyunk lemondani róla. A szemléletváltozás *nem az anyagiak függvénye.*

Sz. Jakab István

Könyvismertetés

A szakszervezeti munka életközelben

A közelmúltban megjelent az a kötet, amely *Virizlay Gyulának*, a SZOT titkárának 1975 és 1980 között közreadott írásaiból és elhangzott beszédeiből ad válogatást. A kiadványból átfogó képet kap az olvasó a szocialista emberi értékeink érvényesüléséért, valamint a műveltebb munkásokért folytatott szakszervezeti nevelőmunka eddigi eredményeiről, megjelölve a további tennivalókat is.

A *Növekvő feladatok — nagyobb felelősség* című, a Népszabadságban megjelent és a kötetben is szereplő cikkében a SZOT titkára rámutat: *„A tagság mind nagyobb igényeket támaszt a szakszervezetek munkájával szemben. Elvárja, hogy a szakszervezetek még többet tegyenek a szocialista demokratizmus fejlesztéséért, az eleven szakszervezeti életért; még jobban támaszkodjanak a tömegekre, gyorsan reagáljanak az új lehetőségekre, fejlesszék a szakszervezeti demokráciát."* Az igény felkeltése és annak sokoldalú kielégítése a könyv legfőbb mondanivalója, annak a tendenciának megmutatásával, hogy egyre inkább csak az életközelben levő szakszervezeti munka lehet hatásos.

A Virizlay Gyula írásait, beszédeit összefoglaló kötetet elsősorban a szakszervezeti nevelőmunkával foglalkozó aktivistáknak ajánljuk. (TÁNCSICS)

ÖTVEN ESZTENDEJE TÖRTÉNT

Matuska igazgató vonatot robbantott

„Most itt megáll az ész, az értelem. Miért történt ez az égbekiáltó szörnyűség? Kinek vétett a szerencsétlen mozdonyvezető és a fűtő, a szorgalmas jegyvizsgáló, hálókocsi-kalauz, a hazafelé utazó belga mérnökházaspár, az anyja keblén halt csecsemő, az angol lédi, a lyukas harisnyás polgárasszony, kinek és mit vétettek a gyenge fényű vasutaslámpákba „tekintő", szétroncsolt holttestek. Miért? Miért? Miért taszította le a mélybe a gonoszság, a téboly, a fekete kéz az éjszakába száguldó gyorsvonatot . . .?" — írta a Pesti Hírlap vezércikke a szeptember 13-án éjjel Budapest—Bécs között közlekedő 10-es számú gyorsvonat szörnyű katasztrófájáról.

Elsárgult újságlapok, és néhány, még élő szemtanú elbeszélése alapján — az ötvenedik évforduló alkalmából — idézzük most fel újra a történteket.

Huszonkét halott

Szeptember 12-én a bécsi gyors, *Morvay Alajos* főmozdonyvezetővel és *Nemes Miklós* fűtővel 23.30-kor indult a Keleti pályaudvarról. Ehhez a vonathoz egy másik mozdonyszemélyzet volt vezényelve, de nekik halaszthatatlan dolguk akadt, ezért Morvayékat kérték fel a szolgálat ellátására. Ők vállalták.

A „gyors lábú" 301 001-es számú mozdony (a MÁV-nak mindössze csak két ilyen gépe volt) a szerelvénnyel gyorsan robogott az éjszakában. Az utasok gyanútlanul szundikáltak. Amikor a vonat a biatorbágyi völgy hídjára ért, hatalmas dörrenés rázta meg a hidat. A mozdony kisiklott, és öt kocsit maga után rántva, *a 25 méteres mélységbe zuhant.* Mint később megállapították, a mozdonyvezető erőteljesen fékezett. Ennek köszönhető, hogy a csavarkapcsok elszakadtak, és *öt befékeződött kocsi a hídon maradt.* A pokoli dübörgést segélykiáltások követték.

Az életben maradt szerencsések közül a ma 82 éves nyugdíjas vonatvezető, *Hódosi István*, elsőként jelentette a történteket.

„Hajnali negyed kettőt mutattak az órák. A tragédia helyét alig lehetett megközelíteni. Egy-egy gyér fényű kőolajlámpa egymásba fúródott, kerekekkel az ég felé álló járműveket világított meg a hórihorgas tartópillérek között. Csak három óra tájban tűntek fel a mentőkocsik fényei, de akkor már néhány jó szándékú falusi segítségével Veress pályafelvigyázó és Márkus vasúti tiszt néhány élőt kimentettek."

A legnagyobb jóakarat mellett sem lehetett gyors segítséget nyújtani, mert a több tonnás vasalkatrészekkel az emberi erő nem tudott megbirkózni. Öt holttest feküdt már a domboldalban. *Dr. Wilder Ernő* községi orvos is serénykedett. Zúzott testű, 8 éves kisfiú és egy 6 év körüli kislány került elő a romok alól. Közben sűrűn forogtak a közeli kórházak és a tetthely között a mentőkocsik. *Sokan súlyosan megsérültek, huszonketten pedig meghaltak.*

A „megtalált" levél

A Pesti Hírlap kiküldött munkatársa, Hanke Richárd írja, hogy a helyszínre érkezett rendőrapparátus között feltűnt egy enyhén sérült, önkéntes szemtanú, *Matuska Szilveszter*, 30 év körüli, bécsi részvénytársasági igazgató, aki — elmondása szerint — a hídon fennmaradt egyik III. osztályú kocsiban utazott. Feltűnő volt, hogy nyugodtan mesélte a történteket. Később *Kiel Ferenc* vasúti gyakornok a robbanás közelében egy levelet talált, amelyben ez olvasható: *„Munkások! Nincs jogotok, hát majd kieszközöljük a kapitalistákkal szemben. Minden hónapban hallani fogtok rólunk. Ne féljetek, a benzin nem fogy el."*

A levél alapján a nemzetközi kommunizmusra terelődött a gyanú, főleg azért, mert a szakértők megállapították, hogy a pokolgép, a töltet és a gyújtózsinór ugyan német, de a gyújtószerkezet „lengyel gyártmányú". A pokolgép pontosan működött, mert a *gyorsvonat előtt közlekedő személyvonat baj nélkül jutott át a hídon.*

Néhány nap múlva arról közöltek hírt az újságok, hogy *Lepinik Mártont*, 26 éves vasesztergályost, nyilvántartott kommunistát, mint gyanúsítottat *letartóztatták.* Ennek ellenére Stuttgartban, Bécsben, Pozsonyban újabb nyomok után kutatott a rendőrség.

Háromnapos nemzeti gyászt rendeltek el. A dísztemetés után 50 000 pengő jutalmat tűztek ki a nyomravezetőknek. A hazai és a külföldi rendőrség óriási apparátussal nyomozott. A biatorbágyi merénylet előtt Németországban és Ausztriában történt, ugyancsak sok áldozatot követelő robbantás. A magyar rendőrség egyes részletek ismeretében azt a konklúziót vonta le, hogy *a tettes csakis külföldi lehetett,* ezért Lepinik Mártont ideiglenesen szabadlábra helyezték. Ezzel egy időben *Berlinben letartóztatták Walter Kreutzert, a kommunistagyanús géplakatost.* Továbbra is a hazai és a külföldi kommunista sejtekben rekesték tehát a tetteseket.

Házkutatás a Hoffgassén

Az ügyben a sok fiktív gyanú és feltételezés után — október első napjaiban — jelentős változást hozott az, hogy a bécsi rendőrség — magyar javaslat alapján — házkutatást tartott a Hoffgasse 9-ben, Matuska lakásán, és ott *nagy mennyiségű ekrazitot találtak.* Ennek alapján október 10-én az osztrák—magyar rendőri vegyes bizottság, a tetthelyen, Biatorbágyon hallgatta ki Matuskát, aki tagadott, de *annyit elismert, hogy a merénylethez a robbanóanyagot ő adta.* Az azonban ellene szólt, hogy *a robbantás előestéjén Budapesten tartózkodott, és a Keleti pályudvaron beadott egy kézitáskát a megőrzőbe.* Tovább szorult a nyaka körül a hurok, amikor Bécsben három segítőtársát is letartóztatták. Az egyiknek a nadrágján ekrazit égette sárga nyomokat találtak. Ezek után már nem tehetett mást: *elismerte, hogy a németországi és az ausztriai merényleteket ő követte el, Biatorbágyot azonban továbbra is tagadta. Végül megtört.* Az október 16-án megjelent Pesti Hírlap nagy betűkkel közölte az ország türelmetlen milliói-val, hogy *a szelíd ábrázatú tömeggyilkos beismerő vallomást tett.*

Magyarország és Németország is kérte a kiadatását, de Ausztria ezt megtagadta. Ennek ellenére nálunk halálra, ott pedig börtönre ítélték, majd *„jó magaviseletére tekintettel"* viszonylag hamar szabadult.

A hírhedtté vált merénylő ágyban, párnák közt halt meg . . .

Gergely József

Veteránok kirándulása

Augusztus 15-én kétnapos látogatásra Szombathelyre utazott a központi vezetőség mellett működő nyugdíjas csoport egy éve alakult veteránklubjának harminc tagja.

A vendégek az első nap délutánján a vasutasok Haladás Művelődési Házában találkoztak a vasi szakszervezeti veteránokkal. Utána különbusszal bejárták a megyeszékhelyet, majd Jákra és Velembe látogattak.

Másnap Kőszeg történelmi nevezetességeivel ismerkedtek. Hazautazás előtt még az Európa-hírű büki gyógyfürdőt is meglátogatták.

Korszerű bisztró Dombóváron

A közelmúltban fejeződött be Dombóvár állomásépületének külső-belső korszerűsítése. A felvételi épületben levő utasellátó egység helyiségét is modernizálták.

A tíz hónapig tartó átalakítás nem kis gondot okozott az Utasellátó dolgozóinak. A kiszolgálás nem szünetelhetett, de több dolgozót a pécsi Utasellátóhoz kellett áthelyezni, a gyermekes anyáknak pedig helyben biztosítottak munkalehetőséget a külső elárusítóhelyeken.

A felújításra több mint négymillió forintot fordítottak. A pincerendszerben alakították ki a raktárakat, és itt helyezték el a négy, egyenként ötszáz literes sörtankot is. Augusztus 10-én már korszerű bisztró várta a nyitáskor érkező vendégeket. A konyha, a cukrászműhely, valamint a gépi berendezések kielégítik a legkorszerűbb követelményeket is.

Átszervezés

Július 1-től a szolnoki vasúti csomópontot, valamint a maglód—újszász—szolnoki vonalat a budapesti igazgatóság hatásköréből *a debreceni igazgatósághoz csatolták.*

Szolnok az Alföld legnagyobb vasúti csomópontja. Kulcsfontosságú szerepet tölt be a vasúti közlekedésben. Jelentős a személyforgalom is. Naponta 195 vonat közlekedik. Szolnokon, valamint a Maglód—Újszász vonalszakasz mentén lévő nagyközségekben mintegy negyedmillió ember él. Többségük Budapesten és Szolnokon dolgozik.

A körzeti üzemfőnökségnek a jövőben is biztosítania kell a tranzitforgalmat, gyorsítani a Tiszántúli és a Dunántúli vasúti forgalmat, ezenkívül tehermentesíteni kell a budapesti pályaudvarokat.

Három igazgatóság határán

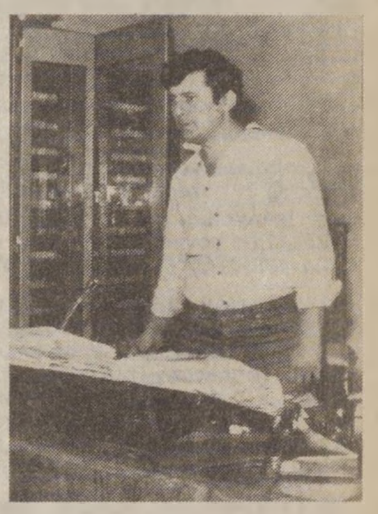
Rákos állomás dolgozói az idei őszi forgalom időszakában megnövekedett felelősségük tudatában látják el a rájuk háruló feladatokat, hiszen — a nemrég végrehajtott átszervezés következtében — ez a csomópont a budapesti, a miskolci és a debreceni vasútigazgatóság határa lett



Az utazóközönség az őszi többletfeladatot csupán az expresszküldeményeket a vágányokon át a személyvonatokhoz kocsizó raktárnokok és málházók nem könnyű munkáján érzékeli

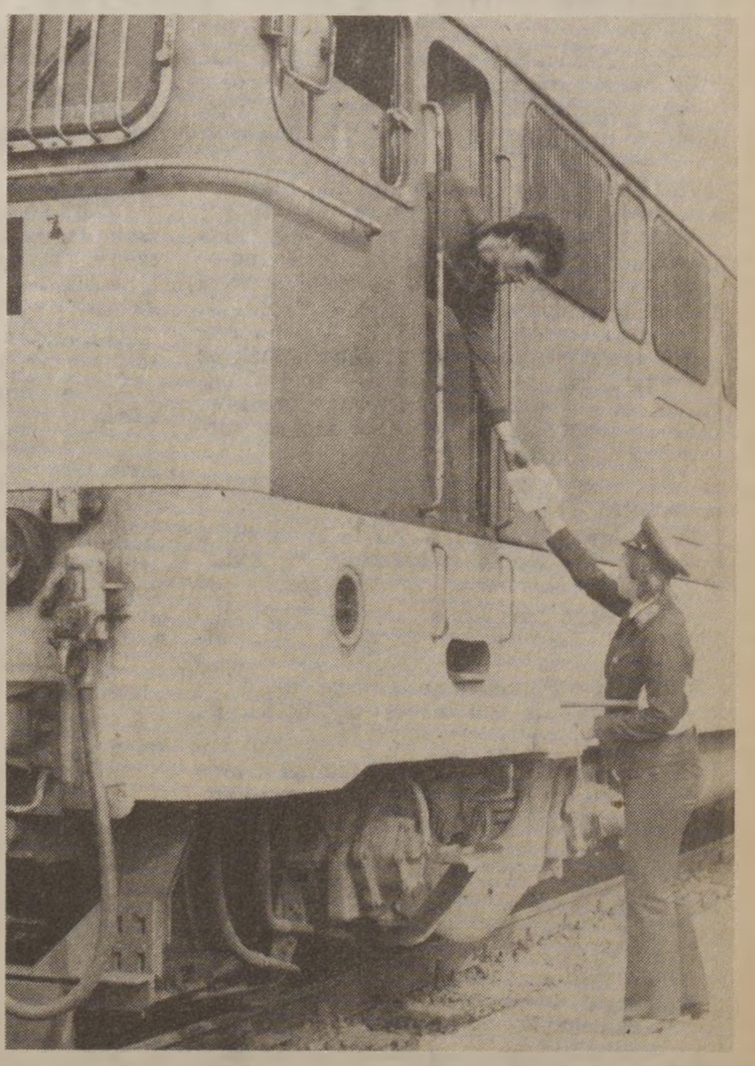


A II-es torony viszont a „kulisszák" mögött van, ahol olyan kipróbált forgalmi szolgálattevők dolgoznak, mint Kocsis József táblakezelő és Szattinger Alfréd rendelkező





A vontatási szakszolgálat „képviseletében" Bátky Istvánné a francia gyártmányú hőnfutásjelző készülék írószerkezetének folyamatos megfigyelésével segíti a forgalmi szolgálat pontos, biztonságos irányítását



Mucza Zsuzsanna külsős forgalmi szolgálattevő ügyesen és fáradhatatlanul szaladgál az induló, érkező és áthaladó vonatok között. Sajnos, értelmetlenül és „megengedhetetlenül" veszélyezteti testi épségét az a felsőbb rendelkezés, hogy az igazgatósági határon áthaladó vonatok terhelési másolatát akár rőptében is el kell kapnia. A szerelvények e célból való megállítása ugyancsak akadályozza a népgazdasági célkitűzéseket.

(Purt Gusztáv képriportja)

EZ VOLNA RÉTSZILAS?

Senki földje a fővonalon

Kevés olyan állomása van a MÁV-nak, mint *Rétszilas.* Utasriasztó, elhanyagolt, kietlen. Amikor egy itt lakó vasutas hívásának eleget téve leszálltam az állomáson, az első benyomásom az volt, hogy a senki földjén járok. A magányosság érzését, az idegen szorongását növeli a körös-körül nyújtózó lakatlan síkság, a náddal benőtt vadvizek, halastavak. A felvételi épület előtt csirkék kapirgálnak, a gazdasági udvarok düledező óljai pedig hamisítatlan tanyasi hangulatot árasztanak. Aki itt kénytelen vonatra várakozni, annak csak egy vágya van: *minél előbb el innen, el...*

Veszélyben az egészségük

Én már nem tétovázhatok, mert a vonat elrobogott, és a betonba ágyazott kerekeskútnak támaszkodva vár rám *Szabó Ferenc* forgalmi szolgálattevő, hogy beavasson e kis „szigeten" lakó vasutas családok nem éppen gondtalan életébe. *Szabó Ferenc* most szabadnapos, ráérne, de látom az arcán, hogy az elégedetlenség és a bosszúság okozta indulatok arra sarkallják, hogy azonnal elmondjon mindent, ami az itt élő emberek szívét nyomja, napjait keseríti.

Elöljáróban még csak annyit, hogy Rétszilas (Bátaszék és Dunaújváros irányába) elágazó állomás a pécsi fővonalon. A legközelebbi település — Rétszilas község — innen három kilométerre van. *Buszközlekedés nincs.* A legszükségesebb élelmiszerekért, sóért, cukorért, lisztért is vonatra kell szállni. Sáregresre, Simontornyára, Sárbogárdra járnak innen bevásárolni a lakók, akik az állomás területén levő szolgálati lakásokban, őrházakban élnek. *Hét család huszonöt tagja vágyakozik itt emberibb, kulturáltabb környezetre. Panaszukat eddig senki sem orvosolta.* Pedig nem túlzás, ha azt állítom: *veszélyben van az egészségük!* De haladjunk sorjában. Járjuk körbe ezt a kis telepet.

A felvételi épület mellett sárga falú, egyemeletes ház magasodik. A benne levő négy szolgálati lakásban tizenhatan élnek. A hét gyerek közül kettő csecsemő. A bejárati ajtó előtt megtorpanunk. *Orrfacsaró bűz terjeng a levegőben.* A földből fekete szennyvíz tör fel, és kis patakként folyik tovább.

— *Itt van a derítőgödör,* amely feltehetően eliszaposodott, és az átfolyónyílás eldugult — magyarázza *Szabó Ferenc.* — Ezért tör a felszínre a víz, már több mint két hónapja. Az ablakokat nem lehet kinyitni, hiszen napos időben a kellemetlen szag elviselhetetlen.

A szolgálati lakások karbantartása a kaposvári épület és hídfenntartó főnökség Sárbogárdon levő II-es számú építésvezetőségének a feladata. A ház lakói többször jelentették a hibát.

— Az építésvezetőség főnöke, *Kalauz Ferenc* egyszer kiküldött egy szerelőt, aki megpróbálkozott a hiba kijavításával, de nem sikerült — folytatja a forgalmista. — *Azóta nem történt semmi.* A szennyvíz a lakóháztól hatvan méterre egy nyitott gödörben gyűlik össze, a vasúti pálya mellett. Kacsák és *patkányok* lubickolnak benne.

Eredménytelen tárgyalások

A patkányok egyébként itt társbérletben élnek. Befészkelték magukat a gazdasági udvarok düledező épületeibe, és kiirtásuk szinte reménytelen vállalkozás. A lakók által kitett mérgeket gondosan elkerülik, mert *jobban kedvelik a maposcsibét.* A vasutasok persze kénytelenek aprójószágot tartani, hiszen itt, a lakott településektől távol, körülményes a bevásárlás. *A gazdasági épületek egykori drótkerítéseit a rozsda már elpusztította.* A csirkék ezért szabadon sétálnak az állomáson, birtokba veszik a váróterem padjait, és az utasok bosszúságára otthagyják a névjegyüket. A vasutasok már felajánlották, hogy elkerítik a gazdasági udvarokat, ha az építésvezetőség ad hozzá anyagot. Sajnos az ezzel kapcsolatos tárgyalások eredménytelenül végződtek.

Mellettünk, az úton egy vasutas kerékpározik, kezében kanna. Ivóvizet visz az állomási kútról. Megállítjuk egy percre. Innen nem messze, az 52-es őrházban lakik, húsz éve. *Bögyös István* a neve. A dunaújvárosi szertárfőnökségen dolgozik, negyven éve vasutas.

— *Több mint száz éve építették ezeket a szolgálati lakásokat és a gazdasági épületeket* — mondja. — *Korszerűtlenek, egészségtelenek. Az őrház, ahol lakom, egy kilométerre van innen. Sajnos ott nincs ivóvíz, ezért az állomásról hordjuk, kerékpárral. Régóta nem változott itt semmi, maholnap összedőlnek a gazdasági épületek...*

Szégyen...!

Beavatnak az ivóvízellátás titkaiba is. Felmegyünk az emeletes épület padlására. Itt helyezték el azt a háromköbméteres víztartályt, amelyből az utasok és a lakók ihatnak. Ide egy villanymotor nyomja fel a vizet. A hatalmas fürdőkádhoz hasonlító tartály tetejét szekrényajtó nagyságú vaslemezek borítják. Körben, a két-három centiméteres réseken *a szél az ivóvízbe hordja a port, a szemetet.* A padlástér egyébként is háborús hangulatot áraszt. *Feltépett gerendák, kacatok tanúskodnak a hanyagságról, nemtörődömségről.* Egy évvel ezelőtt a víztartály teljesen nyitott volt. A lezárását egy ellenőrző orvos rendelte el, mert *Erdős Márton forgalmista mérgezést szenvedett. Akkor kitisztították a tartályt, amelyben elpusztult verebeket, bogarakat találtak. Az utasok és a lakók — a csecsemők is — ebből a vízből ittak.* Sajnos a jelenlegi helyzet sem sokkal jobb. A tartály és a rárakott vaslemezek közötti réseken ugyanis szabadon jár a szél, port és szemetet sodorva az ivóvízbe.

Erdős Márton forgalmista éppen szolgálatban van. Tavaly történt megbetegedésének körülményeiről érdeklődöm.

— *Két hétig voltam betegállományban fertőzés miatt* — mondja. — *Az itt fogyasztott víz okozta...*

A gyerekek és a felnőttek egészsége még most is veszélyben van! A padláson levő tartályhoz bárki hozzáférhet, a szél bármit a vízbe sodorhat. Ez több, mint felelőtlenség! A sárbogárdi II-es számú építésvezetőség és a pécsi területi egészségügyi központ illetékesei vajon *eddig miért nem intézkedtek?* Talán egy újabb fertőzés szükséges ahhoz, hogy ezen az állomáson az életkörülmények normalizálódjanak?

— *A vasút szégyene ez az állomás* — jelenti ki *Gaál László* állomásfőnök, amikor irodájában felkeresem. — *Itt nem törődnek semmivel, olyan az egész állomás, mint egy cigánytelep!* Pedig a hétvégeken sok utas megfordul itt. Huszonnégy óránként 110 vonatot közlekedtetünk. A felvételi épület emésztőgödre a falakat áztatja, a vakolat pereg, a környéket felveri a gaz. Szeméthegyek, törött cserépüvegek vesznek körül bennünket. Az egyetlen szeméttároló hónapok óta bűzlik, *nincs, aki a szemetet elszállítsa!* A szolgálati lakások, őrházak ablakai előregedtek, ha esik az eső, becsorog a víz.

Nem szívességet kérnek

Átázik az emeleten lakó *Marosi István* tolatásvezető lakása is. A fölötte levő víztároló tartályból szökik a víz. A szobák kopárak, padlóik elhasználtak. *Fürdőszoba csak az állomásfőnök lakásában van.* A pince szennyvízcsőrepedés miatt ázik.

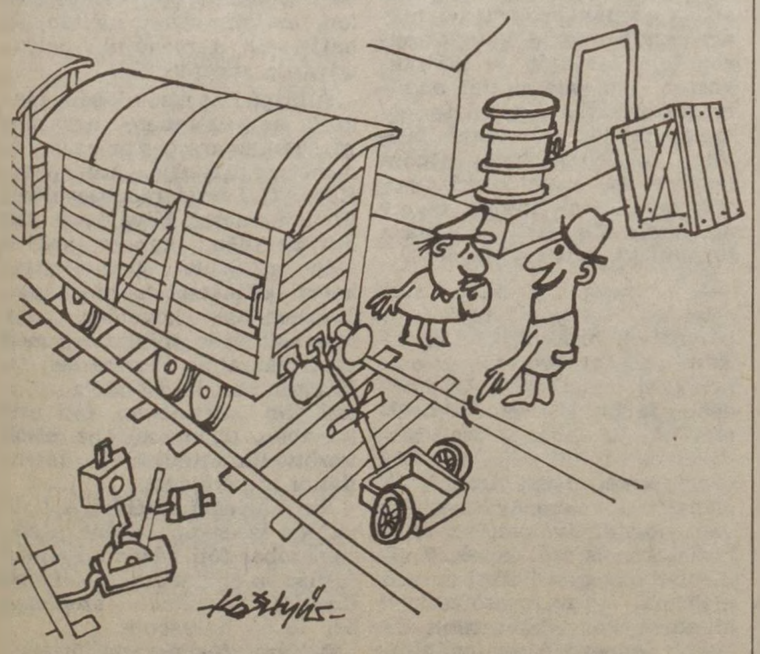
Ezen az állomáson a munkakörülmények sem rózsásak. Húsz vasutas dolgozik itt. *Nincs mosdó, öltöző.* A forgalmi irodára olyan ablakot építettek, amelyet *nem lehet nyitni.* A szolgálati helyiségek csak az ajtón át szellőztethetők, ezért nyáron a szúnyogok miatt elviselhetetlen a munka. Ide csak a kényszer hozza az embereket, mint *Bagi Tamás* tolatásvezetőt is, aki Ferencvárosból jött az 51-es őrházba egy kétéves picivel és egy párhetes csecsemővel.

— *Nézzen itt körül* — mutatja. — *Az ajtótokok eltörve, a szobák szinte használhatatlanok. Az apám szobafestő. Tizenhétezer forint értékű munkát végzett már itt, hogy elviselhetőbb körülmények között tudjunk lakni. A vasút még festéket sem adott. A gazdasági épületeket én kijavítanám, de deszkát, építőanyagot sem kapok. Mindent saját erőből próbálunk kijavítani. Keserves itt az élet!*

Ezért örül *Varga József,* aki Szentlőrincen kapott szolgálati lakást, hogy végre elköltözhet erről a sokat szidott állomásról, amely — ha nincs is ugyan az isten háta mögött, de — semmiképpen sem élvezi a vasúti illetékesek jóindulatát.

Pedig az emberibb körülmények megteremtése *nem jóindulat kérdése,* hanem paragrafusokban és utasításokban rögzített kötelesség!

Kaszala Sándor



— Ha már arra jönnek, utána akasztom ezt a kis kocsit!
(Kesztyűs Ferenc rajza)

BEMUTATKOZIK AZ ÜZEM

Honismereti akadémia Szolnokon

Egy hétig *Szolnok* adott otthont a *IX. országos honismereti akadémia* rendezvényeinek. A program keretében már az első délután (július 13-án) sor került a Szolnoki Járműjavító Üzem meglátogatására. A 125 éves nagyüzem múltjáról július 9-én *kiállítás* nyílt a megyei művelődési központban. Az üzemlátogatás után a kultúrházban *Oros János* igazgatóhelyettes tartott tájékoztatót a járműjavító történetéről.

Július 14-én *dr. Szikossy Ferencnek,* a Magyar Munkásmozgalmi Múzeum főigazgatóhelyettesének előadásával folytatódott a honismereti akadémia programja, majd *Nagy Lajosné,* a Szakszervezetek Szolnok megyei Tanácsának munkatársa *„Az üzemtörténet helye a vállalati művelődési bizottságok munkájában"* címmel mondta el tapasztalatait. Hangsúlyozta, hogy az üzemtörténet művelése csak széles körű társadalmi bázisra épülhet. Eddig 89 nagyüzem a pártolótagja a TIT üzemtörténeti szakosztályának. Szolnok megyében *„Bemutatkozik az üzem"* címmel kiállítások sorozatát rendezték meg.

Az akadémia részvevői fórumon mondhatták el eddigi tapasztalataikat. *Karacs Zsigmond* például az Északi Járműjavító Üzem történetéről és az üzemi művelődési bizottságok ezzel kapcsolatos tevékenységéről beszélt.

Az ifjúsági parlamentek elé

Ez év őszétől a negyedik alkalommal rendezik az ifjúsági parlamenteket. A tanácskozások alaphangját az MSZMP XII. kongresszusán elfogadott dokumentumok határozzák meg. Túl vagyunk már az ágazati szakszervezetek kongresszusain, a magyar szakszervezetek XXIV. kongresszusán, valamint a KISZ X. kongresszusán, hogy csak a legjelentősebb eseményeket említsük. Ezeken a fórumokon is szóltak többek között a fiatalok érdekeinek képviseletéről, védelméről, szociális helyzetük javításáról, közéleti tevékenységükről, eszmei-politikai nevelésük fontosságáról, nem utolsósorban az ifjúsággal szemben támasztott követelményekről.

A legutóbbi munkahelyi, intézményi parlamenteken a MÁV-nál, a GYSEV-nél és az Utasellátó Vállalatnál az érintett korosztály több mint kétharmada vett részt, és sok fiatal fejtette ki véleményét, mondta el javaslatait. E fórumokon elsősorban nem az egyéni, hanem a közérdekű, a kollektívák egészét érintő gondokat vitatták meg. Jól szolgálták a szocialista demokrácia fejlesztését. A gazdasági vezetők, a társadalmi szervekkel közösen nagy figyelmet fordítottak a javaslatok vizsgálatára és lehetőség szerinti megvalósítására.

Az ekkor elhangzott kezdeményezések közül azóta sok javaslatot hasznosítottak. Az idei munkahelyi fórumok előkészítésével és rendezésével kapcsolatos szervezési alapelvek változatlanul érvényben maradnak. A Vasutasok Szakszervezetének titkársága június 18-án intézkedési tervet fogadott el az 1981/82. évi parlamentek megrendezéséről. Ezt minden alapszervezetnek elküldték.

Tekintettel a vasút őszi forgalmi gondjaira, a vasút vezetői a munkahelyi parlamentek megrendezésének időpontját november 15. és december 15. között állapították meg. A területi (igazgatósági) szintű tanácskozásokat december 31-ig kell megtartani. E rövid határidők is indokolják, hogy a gazdasági vezetők és a társadalmi szervek tegyenek meg mindent annak érdekében, hogy a tanácskozások elérjék céljukat és a fiatalok tömegei számára biztosítsák a véleménycsere lehetőségét.

Az alapszervezetek arra törekedjenek, hogy a fiatalok ismerjék meg a gazdasági feladatokat és ennek alapján határozzák meg igényeiket az ifjúságpolitikai intézkedési tervekben. A felkészülés során ismét érdemes tanulmányozni az ifjúságról szóló 1971. évi IV. számú törvényt és végrehajtási utasításait.

A titkárság intézkedési tervében foglaltaknak megfelelően vezető testületi ülésen előzetesen foglaljanak állást a gazdasági vezetők beszámolóinak tartalmáról és a következő időszakra vonatkozó intézkedési tervjavaslatokról. Ebben a munkában a szakszervezeti bizottságok törekedjenek a KISZ-szervezetekkel való helyes munkamegosztásra és közös feladatvállalásra. Legyenek kezdeményezői a beszámolókról való közös álláspont kimunkálásának.

A szakszervezet ifjúsági munkájának áttekintésével járuljanak hozzá az 1978. évi parlamenteket követő intézkedések értékeléséhez. A szakszervezeti titkárok ismertessék a fiatalokkal a Vasutasok Szakszervezete X. kongresszusa ifjúságra vonatkozó értékelését és határozatait, azok végrehajtásából adódó feladatokat. Adjanak a parlamenteken alaposabb betekintést a mozgalom szervező, nevelő, érdekegyeztető tevékenységébe, tájékoztassák a fiatalokat a helyi szakszervezeti ifjúsági munkáról.

A KISZ és szakszervezeti szervek együttesen alakítsák ki javaslatukat a felsőbb szintű ifjúsági parlamentek küldötteire. Olyan fiatalok megválasztását kell támogatni, akik élvezik társaik bizalmát, képesek a kollektíva képviseletére és ezt már valamilyen funkcióban bizonyították.

Az alapszintű parlamenteket követően az előkészítésben részt vevő szervezetek együttes értékelést készítenek amellyel kapcsolatban a szakszervezeti alapszervezetek vezető testületei is kifejtik álláspontjukat. Tapasztalataikról tájékoztassák a felsőbb szakszervezeti szerveket is. A szakszervezet álláspontját ismertetni kell a gazdasági vezetőkkel.

A szakszervezeti bizottságok fordítsanak gondot arra, hogy a parlamenteken felmerült javaslatok, valamint az intézkedési tervekben foglaltak megvalósuljanak.

Pénztárosok birodalma

VÁLTOZÓ MUNKAKÖRÜLMÉNYEK KÖZÖTT A NYUGATIBAN

Előreláthatóan 1984-ig tart a Nyugati pályaudvar rekonstrukciója. Az építőmunkások javában fúrnak, faragnak, de a pályaudvar dolgozói ebben a nehéz helyzetben is helytállnak. A jegypénztáraknál folyamatos az utasok kiszolgálása, a vonatok menetrend szerint indulnak.

Átköltözés után

— A forgalom éppen a nyári hónapokban a legnagyobb — tájékoztat *Morvai Lászlóné*, a pályaudvar pénztárfőnöke. — Ilyenkor sok a dolguk a pénztárosoknak is. Az átépítés ezernyi kellemetlensége ellenére jó eredményeket értünk el. Tavaly az első félévben 81 millió 189 ezer forint volt a nemzetközi és a belföldi pénztárak bevétele, *az idén 83 millió 654 ezer forintra nőtt az első félévi bevétel.* Tavasszal elkészült az a csarnok, amelyben a nemzetközi jegypénztárak kaptak helyet. Májusban költöztek új helyükre a pénztárosok. Ugyanebben az időben felemelték a nemzetközi menetjegyek árát. *Ez is sok munkát adott. A régi jegyeket meg kellett semmisíteni. Egy ideig a jegyhiány nehezítette a munkánkat. A nyomda munkaerőgondok miatt nem tudott idejében elegendő jegyet adni.*

Az irodában, ahol beszélgetünk, nyitva az ablak. Behallatszik a hangosbemondó közleménye és a hömpölygő emberáradat zsivaja. A pénztárfőnök elfoglalt ember, de azért szakít időt arra, hogy körbevezessen „birodalmában". Márvány lépcsőn megyünk le az irodából a csarnokba. A ruhatári pénztárban *Vásárhelyi Györgyné* van szolgálatban.

— *Ez egy szűk üvegkalitka* — kesereg. — *Mozdulni is alig lehet itt. Alapterülete legfeljebb másfél négyzetméter. A mikrofon rossz. De ha működik, akkor sem hallok semmit. Mindent háromszor kell kérdeznem az emberektől.*

Egy idősebb férfi, aki a csomagokat veszi át az utasoktól, azért bosszankodik, hogy *alig fél méter magas válaszfallal kerítették el a csomagmegőrzőt.* Amikor a raktár hátsó részébe viszi a bőröndöket, táskákat, akkor *nem tudja szemmel tartani a várakozókat.* Azok pedig könnyen hozzáférhetnek a polcokon sorakozó holmikhoz. *Ezen változtatni kellene.*

Idegpróba

Tovább megyünk a nemzetközi pénztárakhoz. Az itt dolgozóknak alapvető követelmény a *nyelvtudás.* Kojsza Katalin tíz éve nemzetközi jegypénztáros. Elégedett a jelenlegi munkakörülményekkel.

— *Az új helyiségek tágasabbak, levegősebbek a régieknél* — mondja. — *Szebb és esztétikusabb környezetben dolgozhatunk.* Igaz, vannak még hiányosságok. Például nincs függöny az ablakokon, és az utasok akkor is zavarnak, amikor a jegyeket írom. Sokan azt hiszik, csak annyi a dolgunk, hogy kiadjuk a jegyet, és átvesszük az érte járó pénzt. Pedig ennél jóval több a munka. A különböző útvonalak költségeit árszorzók alapján számoljuk ki. *Egy-egy bonyolultabb kalkuláció elkészítése fél óráig is eltart. Minden utas igénye más és más, nekünk ehhez kell igazodnunk. Természetesen vannak előre kiállított jegyek is, de ezekből fogy a legkevesebb. Általában 12 órát dolgozunk egyhuzamban. Ez különösen a nyári hónapokban megerőltető.*

Gendur Zsuzsa is bekapcsolódik a beszélgetésbe.

— *A határállomások sokszor későn tájékoztatnak bennünket arról, hány szabad hely van a vonaton. Az utasok nyugtalanok, idegesek, mert csak az utolsó percekben kapják kézhez a helyjegyeket. Mindez növeli a pénztárosok és az utasok közötti feszültséget.*

A nemzetközi jegypénztárosok, a kisebb-nagyobb bosszúságoktól eltekintve elégedettek. A belföldi járatok pénztárhelyiségei a régi csarnokban vannak. Sötétek, szűkek, nyomasztóak. De itt még *minden átépítésre vár.* A munkálatok elkezdődtek. A legnagyobb kánikulában a fülkék mögötti folyosón, feltörték a régi kövezetet. A por, a piszok, a hulló törmelék, a fülsiketítő zaj próbára tette a pénztárosok türelmét. *Steiner Benőné* 31 esztendeje dolgozik a MÁV-nál. A Nyugatiba 13 évvel ezelőtt került. A gondok ellenére is szeretettel beszélt a munkájáról:

Szót érteni...

— *Szép a pénztárosi szolgálat, de igénybe veszi az embert. Néha még álmomban is jegyeket írok, számolok, kalkulálok. Az a legfontosabb, hogy a pénztáros fel ismerje az embereket, szót tudjon érteni mindenkivel. Bizony, ez türelmet és fáradságot igényel. Az idén még nem voltam szabadságon. Ha majd elmúlik a nyári csúcsforgalom, akkor én is pihenhetek. Négy és fél év múlva nyugdíjba megyek. Csak azt sajnálom, hogy a hátralévő szolgálati időt a legnehezebb körülmények között kell eltölteni.*

A Nyugati pályaudvar tovább épül, szépül. Az itt dolgozóknak azonban még sokáig kell megértést tanúsítani az építők iránt. —csik—

Emlékművet készített a Mező Imre brigád

Siklós állomás felvételi épülete mellett alkotmányunk tiszteletére a vasutat jelképező emlékművet állított a *Mező Imre* szocialista brigád. Az avatáson *Kovács József*, Siklós állomásfőnöke mondott ünnepi beszédet.

A *Mező Imre* szocialista brigád két éve alakult. Az egy méter alapterületű emlékművet műkőből készítették. Megvalósításához segítséget adtak más vállalatok szocialista brigádjai is. A Vízügyi Igazgatóság kavicsot, a Szék- és Kárpitosipari Ktsz zsaluzóanyagot, a BCM cementet, a Volán Vállalat szállítóeszközt, a Bányavállalat pedig márványlapot bocsátott rendelkezésükre. Maguk készítették a sablonokat, elvégezték az öntést, a csiszolást.

A talapzaton a MÁV aranyszínű emblémája van. Mellette égbe törő csóva, amelynek ormára vörös csillagot állítottak. Az emlékműavató ünnepség nyugdíjas-búcsúztatóval ért véget.

Dicséret a miniszteriől

A „bizber"-esek fiatal mérnöke

A 31. vasutasnap alkalmából miniszteri dicséretet kapott *Leiner Péter*, a szombathelyi biztosítóberendezési és fenntartási főnökség fiatal mérnöke. Az elismerés ünnepélyes átvétele után azonnal visszatért munkahelyére, mert azon a napon ügyeleti szolgálatot kellett ellátnia.

Leiner Péter alig egy évtizede, a középiskola befejezése után jegyezte el magát a sínek világával. *1971-ben, gépipari szakközépiskolai érettségivel vették fel a főnökségre.* Előbb az igazgatóság telefonközpontjában dolgozott műszerészként. Öt év után került az Integra Dominó berendezések közelébe. A napi munka mellett ekkor már a *Győri Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola* levelező tagozatán közlekedésautomatikával foglalkozott. 1979-ben szerezte meg diplomáját, utána jelenlegi munkahelyére, az üzemeltetési csoportba helyezték.

Politikailag is elkötelezte magát. A középiskolában már részt vett az ifjúsági mozgalomban. 1976-tól 80-ig a főnökség KISZ-titkára volt. Az elmúlt év tavaszától a szombathelyi vasútüzemi párt-végrehajtóbizottság ifjúsági felelőse.

— *Munkaterületem a Veszprém környéki vonalakon Devecsertől Székesfehérvárig, illetve Csajágtól Győrig terjed* — mondotta. — *Munkaidőm jelentős részét ezeken a vonalrészeken töltöm. Tagja vagyok a MÁV Kiváló Brigádja címmel háromszor kitüntetett Saturnus szocialista brigádnak. Nagyon jó légkör van a főnökségen, támogatják a továbbtanulókat, és megbecsülik a fiatal értelmiségieket.*

A fiatal technológus a *Kiváló Dolgozó* kitüntetés és az *Aranykoszorús KISZ-jelvény* után megérdemelten vehette át a *Miniszteri Dicséretet.*

Sz. Jakab

Pályaválasztás

Gál Jancsika, amíg egészen kisfiú volt, és vallaki megkérdezte tőle mi szeretne lenni, azt mondta, hogy vendég. Mert édesanyja a vendégnek legtöbbször palacsintát készített, amit ő imádott.

A vendégségről később az autóvezetésre váltott, de tizenkét éves korára már szilárdan eltökélte, hogy semmi más nem lesz, csak mozdonyvezető. Szülei mosolyogtak, hiszen ők eldöntötték, hogy a fiuk gimnáziumba megy. A nővére már az egyetemet végzi, és diplomás lesz. Akkor lepődtek meg, amikor Jancsikának ez év tavaszán — az általános iskola elvégzése előtt — meg kellett határoznia, hol tanul tovább, s kijelentette: a Vasútforgalmi szakközépiskolában.

— Hogy-hogy? — nézett rá döbbenten az apja.

— Úgy, édesapám — húzta ki magát a gyerek —, hogy a szakközépiskola elvégzése után én mozdonyvezető leszek.

— Hagyd már ezt a csacsiságot! Hiszen kinőttél már a kisfiús dolgokból — mondta ingerülten az apja —, kitűnő tanuló vagy, így gimnáziumba mégy, majd az egyetemre. Ez utóbbit te dönthetted el, hogy melyikre.

— De papa... — érvelt őszintén a gyerek — én azt mindig komolyan gondoltam, hogy mozdonyvezető leszek.

— Jaj, kisfiam! — szólt közbe türelmetlenül a mama is —, hát hallgass az apádra...! Itt most egész életre szólóan kell dönteni.

— Én már döntöttem — mondta lehajtott fejjel a gyerek, s hiábavaló volt a szülők érvelése, magyarázata, Jancsi kitartott az elhatározása mellett.

A szülők a gyermek osztályfőnökével is megbeszélték a dolgot, aki azt javasolta, hogy másodiknak írják be a jelentkező lapra a gimnáziumot. Ő úgy tudja, hogy a vasútforgalmi szakközépiskolába évek óta több tanuló jelentkezik, mint amennyit fel tudnak venni. Szinte biztos, hogy a gyereknek nem marad más megoldás, mint a gimnázium.

És mintha a sors is Jancsi ellen lett volna: a pályaválasztási lapot azzal küldték vissza, hogy nincs hely. A szülők örültek, csak Jancsika búslakodott napokig. Egyszer csak gondolt egy merészet, és személyesen kereste fel a szakközépiskola igazgatóját.

A direktornak tetszett a gyerek bátorsága, és megjegyezte:,

— Ha várszz egy évet, minden valószínűség szerint fel fogunk venni!

A fiatalembert ez nem nyugtatta meg. Arra kérte az igazgatót, hogy hadd mondja el röviden a villamosmozdonyok működésének elvét. Az ősz hajú mester rácsodálkozott a gyerekre, majd bátorította. És ifjú Gál János szakszerűen elmondta mindazt, amit egy masinisztának elméletben tudni kell a villamosmozdony működéséről.

— És honnan tudod te mindezt? — csodálkozott az igazgató.

— Évek óta nézegettem a könyvtárban, meg az egyik barátom bátyjánál —, aki vasúti mérnök — az ilyen szakkönyveket.

— Akkor te máris a pályán vagy, fiam — nyújtotta tenyerét az igazgató, amibe félénken beletette Gál Jancsi az övét.

A dolgok adminisztrációja egy kicsit körülményes volt a szülők *fékje* miatt, de végül ők is beletörődtek, hogy fiuk ősztől nem a gimnáziumban, hanem a vasútforgalmi szakközépiskolában tanul tovább. Ámbár, még mindig reménykednek abban, hogy az érettségiig meggondolhatja magát a gyerek...

Jancsi azonban biztos a dolgában. *Hivatást választott...*

Dávid József

Aktuális portré

A vasöntő vasutas

Vasutas dinasztia! Vagy inkább vasas dinasztia? Akkor fogalmazunk a legpontosabban, ha vasutas vasasoknak nevezzük őket. Az édesapa negyvenévi szolgálat után — 1957-ben — a Landler Jenő Járműjavító Üzemnek arról az osztályáról ment nyugdíjba, ahol két fia jelenleg is dolgozik. *Károlyfi Lajos* fémmintakészítő csoportvezető 1945-ben, *Károlyfi László* vasöntő csoportvezető pedig 1947-ben szegődött el az akkori főműhelyhez. De itt dolgozik az unoka is, *Károlyfi László* kisebbik fia, *András*, aki előbb a forgácsoló szakmát tanulta ki, majd továbbképezte magát gépésztechnikussá. A nagyobbik fiú, *ifjabb Károlyfi László* ugyancsak a vasúttal jegyezte el magát, villamosmérnöki diplomáját esti tagozaton szerezte meg — jelenlegi munkahelye a Beruházási Főnökség.

Mindezt a vasöntő csoportvezető mondja el, *Károlyfi László*, aki az idei vasutasnapon a *Kiváló vasutas* kitüntetés birtokosa lett.

— Amikor édesapám behozott a főműhelybe, tizennyolc évesen, én voltam a legfiatalabb és egyben a legkisebb termetű dolgozója az akkori VII. osztálynak — említi. — Kisebbek, meglehet, ma sincsenek, de e harmincnégy év alatt igen sok nálam fiatalabb jött hozzánk... és ment el tőlünk. Az eltávozottak közül van, aki visszajönne: *ma már nem fizetnek jobban a termelőszövetkezeti öntődék sem... de szerencsére nincs létszámhiányunk.* Igaz, nem a legkorszerűbb műhely a miénk, de avultabbakat, sötétebbeket, az egészséget inkább veszélyeztető öntődéket is láttam már.

Kézenfekvő a magyarázat, amiért egyik mondatában még önmagáról szól, a következőben pedig már az öntődéről beszél: nemcsak szakemberként kötelezte el magát a mai XIII. osztállyal. *Már munkába állása napján belépett a szakszervezetbe*, majd katonaéveinek letöltése után — 1954 tavaszán — beválasztották a műhelybizottságba. Egy ideig termelési felelős volt, majd 1969-től a műhelybizottság titkára (egyben az üzem szakszervezeti tanácsának tagja), tavaly óta pedig főbizalmi (s tagja a bizalmi küldött testületnek).

— A mozgalmi munka szeretetére édesapánk nevelt. A bátyám is bizalmi, illetve bizalmi küldött. Szeretek az emberekkel foglalkozni. Az öntődében javultak a munkakörülmények, és ebben a szakszervezetnek is szerepe van. Az üzemvezetés meghallgatja, sőt igényli a véleményünket; ha van mondanivalóm, az értekezleteken is szót kérek. S elmondom, hogy a fizikai munka még ma is nagy erőfeszítést kíván, olykor többet, mint indokolt lenne. Kézzel továbbítjuk a harminc-negyven kilós formaszekrényeket, igaz, már nem sokáig: *a jövő év közepére üzembe helyezik azt a szalagszerű gépsort, amely száműzi a nehéz fizikai munkát.*

A most hattagú *Dózsa György* szocialista brigáddal — amelynek vezetője — féktuskókat és egyéb gépalkatrészeket öntenek. Ám örömmel említi azt is, hogy itt, a járműjavító XIII. osztályán készült az összes öntvény a Nyugati pályaudvar rekonstrukciójához. Vas- és fémöntők munkálkodtak együtt, s hogy nem is akármilyen színvonalon, azt mindenki méltányolhatja, aki a megújuló pályaudvaron megfordul.

A brigád az elsők között alakult az üzemben, egyaránt megvan az arany-, az ezüst- és a bronzkoszorúja. Ami pedig *Károlyfi László* megbecsülését illeti: nemcsak Kiváló vasutas lett az idén, hanem május 1-én a Szakszervezeti munkáért oklevelet is megkapta. Mindezt azt követően, hogy részesült már miniszteri meg vezérigazgatói dicséretben is. Négyszeres kiváló dolgozó, s szűkebb pátriájában, fóti otthonában ugyancsak az elsők között tüntették ki — társadalmi munkájáért.

Mire a legbüszkébb? A fiaira. Ma is együtt laknak a háromszobás fóti házban. De már új ház is épül Fóton — *ifjabb Károlyfi Lászlónak:* szeptember 19-én házasodik.

A *Károlyfi*-dinasztia történetét a fiúk folytatják tovább...

(földes)

MÁV KOLLEKTÍV SZERZŐDÉS 1981–85. (7.)

Mikor, miért jár bérpótlék?

Előző számunkban ismertettük a vasutasok alapbérének megállapítására vonatkozó szabályozási rendszert. Az alapbéren kívül azonban a dolgozók összes bére tartalmaz bérpótlékot, jutalékot és esetenként kiegészítő fizetéseket is. A felsoroltak közül a legjelentősebb a *bérpótlék.*

A bérpótlék folyósítására vonatkozó jogszabály előírja: *„A központi szabályokban (bérrendszerben) meghatározottakon felül bérpótlékot lehet megállapítani, ha az adott munkakörülményt az alapbér, illetőleg a teljesítménykövetelmény megállapításánál nem vették figyelembe. Ilyen esetben meg kell határozni a bérpótlékok feltételeit, ideértve a bérpótlékban részesülők körét, mértékét. A bérpótlékok feltételeit és annak mértékét jogszabály, vagy a kollektív szerződés állapítja meg."*

Túlmunkáért túlóra

Nem minden esetben a különleges munkakörülmény elismerése céljából állapítanak meg azonban bérpótlékot. A népgazdaság kedvezőtlen munkaerő-helyzete miatt tartós munkaerőhiánnyal küzdő munkakörökben szintén bérpótlékot adnak. A vasutasokat érintő jelentősebb bérpótlékok egyike a túlórapótlék.

A túlmunka fogalmát, elrendelésének módját, a túlmunkában való foglalkoztatás korlátait a Magyar Vasutas július 27-i számában megjelent *„Túlmunka, készenlét és ügyelet"* című cikk részletesen tartalmazza. A cikk említést tesz a túlórapótlék megállapítására is, felsorolva az ezzel kapcsolatos jogszabályokat. Érdemes azonban még megemlíteni, hogy a legutóbbi — az 1980-as — gazdasági évben a MÁV-nál kifizetett túlórapótlék összege 74 millió forint volt, s ez az összeg nem tartalmazta a túlóra alapórabérét. Ebből az is kitűnik, hogy milyen fontos a túlmunka-teljesítés a dolgozók bérének alakulásánál. A túlóra azonban nem egyenletesen oszlik meg a dolgozók között.

Túlmunkát elsősorban a folytonos munkarendben (fordulószolgálatban) foglalkoztatott dolgozókkal és az utazószemélyzettel végeztetnek. Egyes budapesti szolgálati helyeken (elegyrendező munkakörben) tartósan teljesítenek havi 30—40 túlórát. Az utazószemélyzet túlmunkája gyakran még ennél is több. A túlórapótlék ezeknél a dolgozóknál lényegesen befolyásolja a keresetet. Sokszor ezért ragaszkodnak a túlóra elrendeléséhez, különösen a kisebb szolgálati helyeken.

Mindent összegezve megállapíthatjuk, hogy a túlóra a vasúti közlekedésben jelenleg nélkülözhetetlen. Az indokolatlan túlmunka azonban *torzítja a kereseti arányokat, s a dolgozók körében feszültséget okoz.*

A Minisztertanács 15/1977. (V. 22.) MT. számú rendelete intézkedik a több műszakos, folytonos munkarendben foglalkoztatott fizikai dolgozók, a közvetlen termelésirányítók és egyes nem fizikai munkakörben tevékenykedők műszakpótlékának elszámolásáról. A műszakpótlék megállapításának elsődleges célja a több műszakos munkahelyeken, folytonos munkarendben végzett munka anyagi elismerése. A vasút már korábban is értékelte az éjszakai műszak okozta igénybevételt, ezért fizette az *éjszakai pótlékot.*

A minisztertanácsi határozat vasúti végrehajtását tartalmazó utasítás (108023/1978. MÁV Hivatalos Lap 1978. évi 29. szám) szerint műszakpótlék fizethető:

— *a több műszakos munkaidő-beosztással és folytonos munkarendben foglalkoztatott,*

— *a fizikai foglalkozású,*

— *a közvetlen termelésirányító,*

— *egyes nem fizikai munkakört betöltő* (menetirányító, kocsiintéző, áruirányító, személypénztáros, stb.), *dolgozók részére.*

Több műszakos beosztású az a munkahely, illetve munkakör, ahol a napi üzemelési (szolgálati) idő meghaladja a dolgozók napi törvényes munkaidejét, és ezért a dolgozók egy-egy napon belül rendszeresen egymást váltva végzik tevékenységüket. A vasúti közlekedésben több műszakos beosztású az a munkahely, illetve munkakör is, ahol a szolgálati idő rendszeresen eléri vagy meghaladja a napi 12 órát.

Délután vagy éjszaka

A *műszakpótlék* előírható a kifizetett törzsbér százalékában és meghatározott összegben. Az utazószemélyzet részére a változó beosztás miatt meghatározott összegű műszakpótlék konkrét összegben van előírva a délutáni, az éjszakai és a folyamatos munkarendben teljesített órákra. A többi folytonos munkarendben foglalkoztatott dolgozóknál a műszakpótlék *a havi törzsbér 30 százaléka.*

A több műszakos, de nem folytonos munkarendben foglalkoztatott dolgozóknál műszakpótlékként elszámolandó összeg: *a délutáni műszakban végzett munka után járó törzsbér 20 százaléka, az éjszakai műszakban végzett munka után járó összeg 40 százaléka.*

A 12/36, a 13/35, a 14/34, a 15/33 és a 16/32 órás fordulószolgálatot teljesítőknél — amennyiben a munkaidő a délelőtti, illetve a délutáni műszakra esik — a műszakpótlék egységesen a havi törzsbér 8 százaléka, kivéve a *záhonyi* üzemfőnökségen az *átrakási* tevékenységgel közvetlenül összefüggő, fizikai munkát végző dolgozókat, ahol a havi törzsbér 10 százaléka. A felsorolt fordulószolgálatot az éjszakai órákban teljesítőknél a havi műszakpótlék a törzsbér 30 százaléka.

A műszakpótlék alapjául szolgáló törzsbérbe a következő bérfajták tartoznak:

— *a munkában töltött időre járó munkaköri besorolás szerinti alapbér* (időbér),

— *a teljesített túlórák alapbérei* (túlórapótlék nélküli bérek), *beleértve a havidíjasok túlmunkában teljesített munkaidejére elszámolt alapbéreket is,*

— *a teljesített munkáért fizetett — vagy bármely módon a teljesítménnyel összefüggő — teljesítménybér és a havonkénti fizetett teljesítményprémium.*

A műszakpótlék elszámolására vonatkozó további lényeges szabályok:

A műszakpótlék meghatározásánál a besorolás szerinti műszakpótlékot kell elszámolni akkor is, ha a dolgozó átmenetileg alacsonyabb utazói munkakört lát el. Ellenkező esetben viszont a magasabb műszakpótlék illeti meg a dolgozót.

Műszakpótlék csak ténylegesen ledolgozott időre jár, így nem fizethető műszakpótlék arra a munkában nem töltött időre, amelyre munkabér sem jár (pl. betegség), továbbá arra az időre sem, amelyre a dolgozót átlagkeresettel számolják el (pl. szabadság, tanfolyam stb.). *Az éjjelőröket műszakpótlék nem illeti meg.*

A műszakpótlék — amelynek 1980-ban kifizetett összege 576 millió forint — megfelelő anyagi elismerése a több műszakban, folytonos munkarendben végzett munkának. A több műszakban, folytonos munkarendben foglalkoztatott dolgozók keresete ezáltal jelentős mértékben emelkedett.

Azokat a dolgozókat, akik műszakpótlékra nem jogosultak és éjszakai munkát végeznek, *éjszakai pótlék* illeti meg. Az éjszakai pótlék mértéke az alapbér 15 százaléka, illetve 6 napnál folyamatosan hosszabb időn át teljesített éjszakai munka esetén az első naptól az alapbér 30 százaléka.

Hely és beosztás szerint

A munkahelyi pótlék a budapesti pályaudvarokon, Dunaújváros állomáson és a záhonyi üzemigazgatóságon *a kollektív szerződés által meghatározott munkakörökben* került bevezetésre. A munkahelyi pótlék célja a szolgálati helyeken az adott munkakörökben az elegyrendezési feladatok ellátásához, megszervezéséhez szükséges magas fokú munkaintenzitás, ezenkívül a tartós munkaerőhiány okozta kedvezőtlen helyzet anyagi elismerése.

A kollektív szerződés 60. § b. pontja tételesen felsorolja a munkahelyi pótlékra jogosult munkaköröket. A munkahelyi pótlék mértéke Budapest—Ferencváros, Budapest—Kelenföld, Budapest—Soroksári út, Rákosrendező és Rákos állomáson az alapbér 20 százaléka, a többi szolgálati helyen 10 százalék.

Hasonló célt szolgál a budapesti szolgálati helyeken bevezetett *kiemelt forgalmi jutalék* is. A kiemelt forgalmi jutalékot — a BKV-nál alkalmazott módszerhez hasonlóan — egy összegben, december 28-án fizetik a kulcsfontosságú munkakörökben dolgozók részére. A kiemelt forgalmi jutalék elszámolásával kapcsolatos szabályokat, a jogosult szolgálati helyek és munkakörök tételes felsorolását a kollektív szerződés 61. §-a tartalmazza. Mivel a munkahelyi pótlék és a kiemelt forgalmi jutalék — bár eltérő ösztönzési rendszerben — azonos célt szolgál, számos észrevétel, javaslat hangzott el valamelyik pótlék (elsősorban a munkahelyi pótlék) megszüntetésére. Ezek az észrevételek jogosak, ezért a jövőben megfelelő *megoldást kell keresni.*

Elszámolási szempontból az egyéb pótlékok fogalomkörébe tartoznak a következő bérpótlékok, melyek együttes összege nem éri el a túlórapótlék összegét:

Pénzkezelési pótlék. A pénztárosok és a rendszeres pénzkezelést végző dolgozók részére állapították meg. A jogosultak felsorolását és az elszámolásra vonatkozó részletes szabályokat a kollektív szerződés 56. §-a tartalmazza.

Az egészségre ártalmas munkavégzés pótléka. A fertőzés veszélyének kitett, vagy más egészségre ártalmas körülmények között dolgozók részére állapították meg.

Az egészségi ártalom tényét a MÁV Közegészségügyi Intézet állapítja meg. Az egészségre ártalmas munkakörök felsorolását és kategorizálását a *VMSZ. 14. sz. mellékletének I. sz. függeléke* tartalmazza. Az egészségre ártalmas munkakörökben fizetendő bérpótlékokat — amelyek elszámolhatók az alapbér százalékában, illetve meghatározott összegbe — a MÁV kollektív szerződés 57. §-a tartalmazza.

Tűzvédelmi pótlék. A nem függetlenített tűzvédelmi vezető, főfelügyelő, felügyelő, körzeti-vonali felügyelő jogosult erre, amennyiben az előírt tűzvédelmi képesítéssel rendelkezik. A tűzvédelmi pótlékot az alapbér 10 százalékában, illetve 5 százalékában kell megállapítani, *a kollektív szerződés 62. §-ban foglaltak alapján.*

Nyelvtudási pótlék. Az a dolgozó kaphatja, akinek a munkája ellátásához az idegen nyelvtudás nélkülözhetetlen. Megállapítható még azok részére is, akiknek munkája során az idegennyelv-tudás nem nélkülözhetetlen, de *hasznos.*

A munkakörök felsorolását és a pótlék nagyságának megállapítására vonatkozó szabályokat a kollektív szerződés 67. §-a tartalmazza. A nyelvtudási pótlék megállapításának feltétele, hogy a dolgozó a kérdéses nyelvet munkakörében használja, és közép- vagy felsőfokú állami *nyelvvizsgával rendelkezzék.*

Revizori pótlék. Revizorok és pénztári revizorok részére állapították meg, az alapbér 35, 25, és 15 százalékában. A pótlék differenciált megállapítása a betöltött munkakör és a megszerzett képesítés figyelembevételével történik. Ennek részletes szabályait a kollektív szerződés 66. §-a tartalmazza.

A lehető legjobban...

A bérpótlékok az egyes munkaterületeken dolgozók között — elsősorban a különleges munkakörülmények figyelembevételével — a kereset kialakításában jelentős szerepet töltenek be. A pótlékolásra okot adó körülmények értékelése és a pótlék mértékének meghatározása a jogszabályok, illetve a kollektív szerződés hatáskörébe tartozik. A vasútnál a bérpótlékok az eddigi tapasztalatok szerint — kisebb feszültségektől eltekintve — *megfelelően töltik be szerepüket.*

Zsadányi Péter



— Azt mondta a vonatvezető, hogy késni fog a vonat, mert az anyagi elismerés is késik!
(Kesztyűs Ferenc rajza)

Hódmezővásárhelyiek Szegeden

MSZBT-tagcsoportok baráti találkozója

Több éve szoros kapcsolat alakult ki a szegedi vasúti csomópont és a hódmezővásárhelyi Alföldi Porcelángyár MSZBT-tagcsoportja között. Eredményeként rendszeresen felkeresik egymást és megvitatják a tagcsoportok munkáját, a soron levő feladatokat. Ilyen eszmecserére került sor augusztus 7-én Szegeden, az igazgatóság épületében.

Balogh József, a vasúti pártbizottság titkára köszöntötte a jelenlevőket, majd *dr. Balás-piri Lajosné,* a vasutas tagcsoport titkára és *dr. Terényi László,* a vásárhelyiek ügyvezető elnöke adott tájékoztatást a tagcsoport elmúlt évi munkájáról, a magyar—szovjet barátság ápolása érdekében kifejtett tevékenységről. A tájékoztatóban kiemelték a szovjet testvérkapcsolatok fontosságát, az e téren elért eredményeket. A szegedi és az odesszai vasutasok 1978-ban szocialista munkaverseny-szerződést kötöttek, amelyet évente értékelnek. E versenyben legjobb eredményt elért szolgálati helynek vándorzászlót adományoznak. Legutóbb az odesszaiak zászlaját a Biztosítóberendezési és Fenntartási Főnökség szeged-rókusi kollektívája kapta meg.

Az eszmecsere során szó volt arról is, hogy a vasutas tagcsoportnál az elmúlt évben megalakították a Moszkvai Rádió magyar nyelvű adásainak klubját. Azóta a klub tagjai a baráti kapcsolatok ápolásán túl a Szovjetunió legfrissebb, legaktuálisabb eseményeit nemcsak megismerik, hanem népszerűsítik is.

A tanácskozás jó alkalom volt arra is, hogy a résztvevők megismerkedjenek a két vállalat gazdasági munkájával, eredményeivel, feladataival. Végül a tagcsoportok küldöttei megtekintették az igazgatóság épületében működő, a vasútüzem operatív irányítását segítő mikroszámítógépet.

G. J.

ÚJDONSÁGOK A SZOVJET VASUTAKON

Hatezertonnás vonatok, nyolctengelyes vagonokból

Jelenleg a Szovjetunióban 4000 lóerős, kétszekciós Diesel-mozdonyok dolgoznak. A pályákon hamarosan megjelennek a háromszekciós, *9000 lóerő teljesítményű gépek.* A villamosított szakaszokon egyen- és váltakozó áramú gépek futnak. Az utóbbi években egyre inkább a 25 kilovoltos váltakozó áramot részesítették előnyben, mert ehhez csak fele, harmadannyi villamos állomás szükséges.

Új mozdonyokat is várnak, amelyek négyszekciós variánsban üzemelhetnek. A tudósok ugyanis megtalálták a szinkronirányítás módját. S ezzel pedig már nemcsak új technikai feladatot oldottak meg, hanem a vasúti létszámhiány gondját is enyhítették. Egyébként ez utóbbi probléma megoldásában sokat adhat a *vagonkonstrukció* tökéletesítése. Ma a vagonoknak siklócsapágyaik vannak. A négytengelyes vagonok terhelése már elérte a 72 tonnát. Ez tehát már nem növelhető, mert felforrósodnak a csapágyak. Most görgőscsapágyakat kezdenek a vagonokra szerelni. Ezek tartósak, kevesebb karbantartást igényelnek, s következésképpen csaknem 18 000 fővel kevesebb kiszolgáló személyzetet.

A nyolctengelyes vagonok is készülőben vannak. Ezek szélesebbek, magasabbak és hosszabbak, mint a jelenlegiek, s míg ma a rendező pályaudvarok 800 méter hosszú vágányain 4000 tonna súlyú szerelvények férnek el, addig az új vagonokból *6000 tonna súlyú vonatot lehet kialakítani.* Az új vagonok méretei azonban szükségessé teszik a hidak, alagutak, pályaudvarok rekonstrukcióját. Az új vagonok 1988-tól kezdve kerülnek sorozatgyártásra. Addig minden rekonstrukciós munkát befejeznek.

Külön kérdés: hogyan lehet fokozni a forgalom biztonságát?

Ez a probléma több irányban oldódik meg, de a vezető szerepet az *önműködő térközbiztosítás* játssza. Jelenleg 86 000 kilométernyi pályán működik ez a rendszer, az ötéves tervciklusban további *15 000 kilométernyi pályát látnak el automatikával.*

Kalauzoló katalógus

A Táncsics Könyvkiadó 1982. évi terve

Rövidesen napvilágot lát egy szerény kivitelű, de nagy példányszámú katalógus, amely a Táncsics Szakszervezeti Könyv- és Folyóiratkiadó Vállalat 1982-ben megjelenő kiadványainak ismertetését tartalmazza.

A füzet előszavából kitűnik, hogy a kiadó alapvető célja olyan szakszervezeti irodalom megjelentetése, amely *eredményesen szolgálja a több százezer szakszervezeti tisztségviselő képzését, továbbképzését, mert munkájukhoz megfelelő ismereteket nyújt.*

A jövő évben megjelentetni szándékozott közel másfélszáz kiadvány 50 százalékkal kevesebb az öt évvel korábban megjelentetett könyvek számánál. Ezzel szemben *növekszik a kiadványok érték- és időtállósága, valamint példányszáma.* Mind több az olyan kiadvány, amely a szakszervezeti bizalmiak, bizalmihelyettesek rendszeres informálását szolgálja.

A megjelenő kiadványok témáinak kialakítása széles körű felmérésen alapult. A kiadó a tervkészítés során hasznosította a nagyüzemek dolgozóinak javaslatait.

A kiadványok tartalmi vonatkozásban az MSZMP XII. kongresszusa, valamint a magyar szakszervezetek XXIV. kongresszusa elvi-politikai állásfoglalásaira épülnek. Az MSZMP szakszervezeti politikájának reprezentatív, ugyanakkor népszerű bemutatását kívánja szolgálni a *Kádár János a szakszervezetekről* című válogatás közreadása.

A gazdasági munka területén a kiadó mindenekelőtt a hatodik ötéves terv eredményes végrehajtásához hozzájáruló szakszervezeti kiadványok megjelentetésével, azok terjesztésével váltja valóra a SZOT-kongresszus vonatkozó határozatait. Például az 1982-től rendszeresen megjelenő *Újítási magazin* (hasznosítható újítások és találmányok) azt célozza, hogy a hatalmas szellemi kincset képező újítások ne menjenek veszendőbe...

A jobb propaganda és az érdekvédelem témakörében többek között olyan munkaeszköznek számító kiadvány is megjelenik, mint a *Kézikönyv a kollektív szerződések és vállalati szabályzatok készítéséhez* című összeállítás.

A szociálpolitikai kiadványokban a dolgozókat és a szakszervezeti tisztségviselőket leginkább foglalkoztató kérdéseket tárgyalják a szerzők. Összefoglaló műnek szánja a kiadó a *Szociálpolitikai jogszabályok gyűjteménye* című kiadványt.

A kiadó a szépirodalmi és rokonfajú írásoknak a korábbinál színvonalasabb és szélesebb körű megjelentetését tervezi. Olyan műveket szándékozik közreadni, amelyek *eszmeileg elkötelezettek és művészi színvonaluk szerint is alkalmasak az olvasók gondolkodásának és érzelemvilágának befolyásolására.*

A munkavédelmi kiadványokat ezúttal is külön katalógus tartalmazza majd.

SZOMBAT VOLT...

Emberi élet a „sietség" ára

Kirívó szabálytalanságok okozták egy géplánevezető halálát

A jászkiséri *Építőgép-javító Üzem* dolgozóit mélyen megdöbbentette munkatársuk — a 28 éves Urbán Péter géplánevezető — halálos üzemi balesetének a híre. Hát hogyne, hiszen nehéz megrendülés nélkül olvasni e szomorú tragédia vizsgálati anyagát is! Különben a MÁV idei üzemi balesetei közül a legkirívóbbak közé tartozik ez, amely a géplánevezető értelmetlen halálával végződött.

Összefüggéseiben vizsgálva a közreható és a kiváltó okokat, könnyen észrevehető, hogy az események — a közben elkövetett kisebb-nagyobb szabálytalanságok — „törvényszerű" következménye volt a tragikus baleset.

De nézzük közelebbről, hogy miről is van szó.

ELLENTÉTES RENDELKEZÉSEK

A 15. számú felépítménykarbantartó géplánc június 8-án települt *Tiszaföldvár* állomásra, ott azonban egyelőre nem dolgozhatott. Urbán Péter, a géplánc vezetője ekkor tudomást szerzett arról, hogy a *martfűi növényolajgyár* iparvágányán lehetőség van géplánccal végzendő karbantartási munkára. Annak rendje és módja szerint feletteseitől megszerezte az egedélyt a munkálatok elvégzésére, s nyomban áttelepültek a növényolajgyárba.

Még aznap hozzáláttak a feladathoz, s el is végezték 2000 vágányfolyóméter karbantartását. Másnap ugyancsak a legnagyobb rendben dolgoztak.

A tragédia június 13-án, szombaton következett be. A kilencfőnyi személyzet reggel 6 órakor kezdte a munkát a négy egységből álló géplánccal. Feladatuk az V. és a III. számú vágány karbantartása volt. Először az V. vágányon láttak munkához, betartva az érvényes technológiai utasításokat. Ezzel egy időben a gyári tolatócsapat a III. vágányról 65 tartálykocsit *vontatva* átállított Martfű állomásra. Ezután a szabálytalanságok sorozata követte egymást.

Amikor a géplánc az V. vágányról átment a III.-ra — de még nem haladta meg a „biztonsági határ" jelzőt. F. István pályamester, aki mellékfoglalkozásban látta el a munka koordinálását és irányítását, közölte K. László tolatásvezetővel, hogy a 65 tartálykocsiból álló szerelvény Martfű állomásról visszatérhet a gyárba. A tolatásvezető a kapott közlés alapján kérte a rendelkező gépláncvezelőt, hogy *a biztonsági határon belül maradjanak állva,* ugyanakkor a 2/4. számú váltót kitérő irányba állította.

Néhány perccel később a pályamester utasította a géplánc személyzetét, hogy induljanak el, és munkálják meg a „biztonsági határ" jelző és a 2/4. számú váltó közötti vágányszakaszt. Megnyugtatásképpen ígéretet tett arra, hogy a Martfű felől közeledő szerelvényt leállítja. Közben már a 2/4. számú váltót *visszaállította* a III. vágányra terelő állásba.

Ezalatt Martfű állomáson is megszegték az utasítást: bár az ipartelepre *tilos szerelvényt tolt menetben közlekedtetni,* a forgalmi szolgálattevő — mert a mozdonyt körbejáratni nem tudta — engedélyt adott a 65 tartálykocsi tolására.

NEM ÉRT SEMMIT A „MEGÁLLJ!"-JELZÉS

A géplánc közben dolgozott. Mi több: Urbán Péter gépláncvezető *a pályamester utasítására* még az V/a. számú vágány karbantartására, illetve az oda való átállásra is vállalkozott. Ennek megfelelően kezelték a vágányútban fekvő váltókat is. A mozgást ugyanakkor akadályozta, hogy a géplánc végén levő húrfeszítő (kb. 80 kilogramm súlyú) kocsi a 2/4-es váltónál leesett a sínkoronáról, mire Urbán Péter az aláverő gép oldalára szerelt nyomógombbal „megállj!" jelzést adott. A jelzésre a gépkezelő megállította a gépet (a motor és a vibráció leállítása nélkül). A húrfeszítő kocsit Urbán Péter és munkatársa, M. J. visszatette a sínkoronára, majd Urbán Péter a vágánytengelybe lépve a húrfeszítő szerkezettel foglalatoskodott.

A hiba elhárítása közben F. István pályamester észrevette a Martfűről elindított tartálykocsis menet közeledését. Felismerve a veszélyt: *a szerelvény felé szaladt, és levett kabátja lengetésével „megállj!" jelzést adott.* A 720 méter hosszú, 65 tartálykocsiból álló, ívben haladó szerelvényt azonban nem lehetett idejekorán megállítani, és bekövetkezett a tragédia. *A szerelvény összeütközött az aláverőgéppel.*

Az ütközés következtében a vágány tengelyében álló Urbán Pétert a géplánc *elgázolta, s a helyszínen meghalt.* Sz. Sándor gépkezelő jobb alsó lábszárát pedig a kivágódó korrekciós kocsi eltörte.

Ide kívánkozik még feltétlenül, hogy a 65 tartálykocsiból mindössze nyolc volt a mozdony légfékrendszerébe bekötve, s ezek közül két kocsi csak légvezetékes volt. Fokozta a veszélyt, hogy a szerelvényhez csak 1 tolatásvezető és 1 kocsirendező volt beosztva, s az az egy kocsirendező a mozdonytól számított huszadik kocsin tartózkodott, miközben a tolatásvezető az összeütközést megelőzően nem is vett részt a tolatás irányításában, hanem a vágányzáró sorompónál tartózkodott. Ennél fogva *kizárták annak lehetőségét, hogy idejében észleljék a pályamester „megállj!" jelzését, illetve a géplánccot,* így jelzéssel vagy vészfékezéssel megelőzzék a halálos balesetet.

MA IS ÉLHETNE...

A szomorú esemény kapcsán — az előírások ismeretében — sokak *közvetett* felelőssége is felmerül, de erre most nem szándékozunk kitérni. Arra a kérdésre ugyanis, hogy Urbán Péter *élhetne-e ma is,* az itt leírtakból egyértelmű *igen* feleletet kaphatunk. Azt is kimondhatjuk, hogy *Urbán Péter ártatlan és vétlen áldozat, akinek életét ereje teljében oltotta ki a felelőtlenség.*

Többek között F. István pályamestertől is megkérdeztük a kihallgatás során, hogy mivel magyarázza mulasztásait, ő, akinek nagy gyakorlata van az ilyen — nem veszélytelen — munkák irányításában. A kihallgatási jegyzőkönyv tanúsága szerint elmondta, hogy — szombat lévén — a géplánc dolgozói a Martfű állomásról 10 órakor induló vonattal szerettek volna hazautazni, ezért *nagyon siettek.*

Egy ember, egy munkatársuk az *életével fizetett ezért a „sietség"-ért...*

Pásku Jenő

Meggyulladt a kerozin...

Bátor vasutasok oltották el a lángoló tartályt

Augusztus 11-én délelőtt, kilenc óra negyvenöt perckor *Almásfüzitő* állomás tartalékmozdonya kocsikat lökött a tizenegyedik vágányra, s azok a már ott álló vagonoknak ütköztek. Emiatt az egyik tartálykocsi rögzítetlen teteje felvágódott, és a töltőnyíláson át nagy mennyiségű folyékony anyag ömlött szét. A felcsapódott dómfedél és a felsővezeték között valószínűleg *szikra keletkezett,* amitől a kocsi lángra lobbant.

Mohácsi Ferenc szolgálattevő így emlékezik az esetre:

— Amikor az irodából megláttam a sűrű fekete füstöt, mindjárt tudtam, hogy *nagy baj van.* Azonnal a telefonhoz ugrottam, hogy a tűzoltókat értesítsem. Közben az utcán az éppen szabadnapos *Páncél Sanyi* közeledett autóval. Ő is meglátta az égő kocsit, és rögtön a raktárba rohant az ötvenkilós tűzoltó készülékért. Az égő tartálytól pár méterre pályamunkások dolgoztak. *Csak Peck András kocsirendezőnek volt bátorsága segíteni.* Persze, mi is féltünk, mert úgy tudtuk, hogy a lángoló kocsi akrilnitrillel, ezzel a rendkívül robbanásveszélyes ipari nyersanyaggal van tele. *Minden pillanatban vártuk a robbanást!* Mint később megtudtuk, nem akrilnitrill volt a kocsiban, hanem *kerozin.* A tűzoltók szerint: *az erős gázosodás miatt az is felrobbanhatott volna, ha nem sikerül a lángokat elfojtani.* Közben az egyik veszélyeztetett kocsit vállal nyomtuk arrébb, a másik oldalon levőket pedig az állomás túlsó végéről gőzmozdonnyal húzattuk biztonságos távolságra. A tartaléknak használt villanymozdonynak semmi hasznát nem vehettük, hiszen a felcsapó lángok miatt az állomási vezetékhálózatot feszültségmentesíteni kellett, a dízelgép pedig Komáromban szerelt.

Az első öt kiló por engem borított be, amikor a nyomás kitépte a kezemből az oltókészülék tömlőjét. *A kivonult tűzoltóknak végül csak a felforrósodott tartály hűtéséről kellett gondoskodniuk.*



— A vas alkatrészek szinte az izzásig felhevültek — mutatja egy hasonló tartálykocsin Mohácsi Ferenc

A füzitői vasutasoknak a tűz megfékezésével sikerült megakadályozniuk egy tragédiát, amely emberáldozatokkal és milliós nagyságrendű anyagi kárral járhatott volna.

T. Z.

Csúcsforgalom idején a 638-as pavilonban

Dél van. *Mátészalka* állomáson a hangosbemondó szinte szünet nélkül tájékoztatja az utasokat a vonatok érkezéséről és indulásáról. De nemcsak a vágányokon van csúcsforgalom, hanem a felvételi épületben levő 638-as számú utasellátó pavilon előtt is. A legtöbben cukorkát és hideg üdítőt vásárolnak az útra.

A pavilonban ketten is szorgoskodnak. A váltás ideje lenne, de sok a vevő. Végre elfogyott a sor, kérek egy üdítőt és beszélgetek az eladókkal.

— *Szeptemberben lesz 31 éve, hogy édesanyámmal megkezdtük ezt a munkát* — mondja Nagy Ferencné —. Akkor még kis pavilon volt itt, benne egy vaskályha. A bevétel 30—40 ezer forint volt havonta. Most villanykályha, hideg-melegvíz és külön raktár is van. *A bevétel meghaladja havonta a 340 ezer forintot.*

A délutános Marika néni, *Szatmári Józsefné* elmondja, hogy az egy hónap alatt eladott hírlapok értéke annyi, mint harminc évvel ezelőtt az egész havi bevétel.

A folyamatos ellátás és a munka könnyítése érdekében a férjek is segítenek. A raktárból kihozzák az árut, rekeszekbe rakják az üres üvegeket. Iduka és Marika néni már túl van a nyugdíj korhatáron. Lelkiismeretesen, a vásárlók megelégedésére végzik munkájukat. Az első félévben kétmillió forint értékű árut adtak el.

Kifogástalan munkájukat több alkalommal jutalommal és kitüntetéssel ismerték el.

Zsoldos

Kilenc nő meg két férfi

Már elcsitultak az ünneplés örömteli percei és a dolgos hétköznapokat élik Békéscsabán a *„Munkácsy Mihály"* szocialista brigád tagjai, akik eddigi munkájukkal elnyerték a *MÁV Kiváló Brigádja* kitüntető címet.

Néhány adat a brigádnaplóból:

— *az alakuló ülést 1969. január 3-án tartották;*

— *a brigád tagjai számfejtők, árupénztárosok, kereskedelmi tartalékosok;*

— *létszámuk 11, ebből 9 nő és 2 férfi.*

Békéscsabán mindenki ismeri a brigád tagjait. Nagy szakmai felkészültségükkel, közéleti tevékenységükkel kivívták maguknak az elismerést, az állomás dolgozóinak a megbecsülését.

Az eltelt 12 év alatt mindenki tanult, többen középiskolát, de volt aki főiskolát vagy tisztképző tanfolyamot végzett. Nem maradtak le a politikai továbbképzésben sem A folyamatos önképzés, az olvasottság, a társadalmi élet iránti fogékonyság jellemzi a kollektívát. Valamennyien választott funkciót töltenek be, és választóik képviseletében cselekszenek.

— *A családról való gondoskodás nem okoz nálunk nagy problémát, hiszen többségében nők vagyunk és elkerülhetetlen, hogy a gondokról ne beszéljünk* — mondja a brigádvezető, *Hári Istvánné* árupénztáros, aki már nagymama, de fiatalos lendületével, cselekvőkészségével példát mutat brigádtársainak. Fél éve vezeti a brigádot. Elődje, *Hidasi Lászlóné* a legszebb hivatásnak tesz eleget, édesanya lett és a kisgyermekével otthon maradt.

— Az elmúlt 12 év alatt mi volt a legszebb emlék a brigád életében? — kérdezem a brigádvezetőt.

— Erre nehéz válaszolni, hiszen közös munkánk nyomán sok öröm adódott már. *Talán a legszebb mindig az, amikor egy-egy vasutas árva kislányt az iskola elvégzése után az életbe bocsátunk.* A Békéscsabai MÁV Nevelőotthonban tanulók közül patronálunk egy-egy kislányt, akit segítünk a tanulásban, pótoljuk a család hiányát, gondoskodást, szeretetet adunk neki. Négy éven keresztül gyűjtünk számára pénzt külön takarékbetétkönyvben, melyet a ballagáskor adunk át.

— Együtt dolgozni is nagy öröm — mondja *Pusztai Pálné* számadópénztáros. — Május 16-án is együtt volt a brigád a kommunista műszakon. Szívesen dolgoztunk, hiszen a munkánkért kapott bérrel is segítettük rokkant munkatársainkat.

— E kitüntetés után mit szeretnének még elérni?

— *Mindazt, ami szebbé és boldogabbá teszi közösségi és egyéni életünket* — hangzik a brigádvezető válasza.

Csapatmunka

GELETA, pakker, pudligán... Honnan eredhetnek ezek a gúnyos szakmai zsargonszavak? — tűnődöm, miközben eszembe jut, hogy én is ez vagyok. Szekrényem aljából előhalászom a sárga védősisakot és a jelzőlámpát. Tizenkét évvel ezelőtt, amikor a vasúthoz kerültem, Tatabánya-Alsón még kőolajmécsest használtak a kocsirendezők. Gyakran elalszik ez a mostani korszerűbb is, ezért a saját zseblámpámat magammal viszem.

Odakint zuhog az eső. Kevés tétovázás után elindulunk az állomásra. Bráder Zoli tolatásvezető esernyőt emel a feje fölé, mások viharkabátba bújnak, és fel-felpillantanak a szürke égboltra. Rajtam kék munkászubbony van. Öt perc múlva átázik. Dolgoztam már a vágányok között mínusz tizenöt fokos hidegben és harminc fokos hőségben is, de a legrosszabb mégis az eső. A talaj sáros, kerülgetni kell a tócsákat.

A tizenegyedik vágány mellett haladunk. Itt ácsorognak azok a kocsik, amelyeket egyelőre nem soroztak vonatba. Azokat a kocsikat, amelyeknek ütközői egymáshoz érnek, összeagatjuk. Sorra járjuk a vágányokat. Mire ezzel végzünk, tudjuk, hol, milyen, merre induló kocsik találhatók. Amíg a gép kijár a fűtőházból, nincs tennivalónk.

Tatabánya-Alsón szolgálatonként két tolatócsapat dolgozik, két mozdonnyal. Az állomást Pest felőli, páros végén, az úgynevezett *nagytartalék,* a tatai felén pedig a *kistartalék* rendez. Kocsirendezői szemszögből nézve, a nagytartalék viszonylag kényelmesebb a másiknál, mivel mozgási körzete kizárólag az állomás területére korlátozódik. A kistartalék MT-menetekkel szolgálja ki Környe és Tata állomást, valamint az *Erőmű* iparvágány-hálózatát, ezenkívül részt vesz az alsói tolatási műveletekben is.

Egy „csapat" általában egy+két emberből áll, gyakori azonban, hogy csapatonként csak egy+egy ember állítja össze a vonatokat. A tolatócsapatok tagjainak havi fizetése hat és nyolcezer forint között mozog. Tatabánya-Alsón szolgálatonként tíz-tizenöt vonatot rendeznek. Lehet, hogy más nagyállomáshoz viszonyítva ez nem is olyan sok, csakhogy itt egy negyven kocsiból álló vonat csak két vágányon fér el, ami nehezíti a munkát. Az állomáson tizenegy vágány van, ám vonatösszeállítás szempontjából nem jöhet szóba a raktári, a két átmenő, valamint a negyedik és az ötödik vágány, amelyeken az oroszlányi, a pápai és a Pest felé induló személyvonati szerelvények tartózkodnak. Hat vágányt lehet tehát rendezésre használni.

Megérkezett *a gallai tolatós.* A kis- és a nagytartalék kivonul. Ez a vonat sem fér be egészen: *nyolc kocsival meg kell osztani.* A szili félreáll, a mi Dáciánk akaszkodik a helyébe. Kilökjük az idevaló kocsikat. A dízel köhögve vonszolja maga után a hosszú vagonsort, mi pedig elfoglaljuk a helyünket. Én a hatodik vágányt fogom. Saru kettő is van a közelben.

ÉN SZERETEM a saruzást, bár csak az utolsó pillanatban látom azt, hogy a sötétből előbukkanó kocsi rakott vagy üres-e. A rakott kocsik elé nagyobb távolságra kell a sarut elhelyezni. Az öltözőben hatalmas plakát figyelmeztet a vagon és a saruzó dolgozó közötti tíz méteres *biztonsági távolságra,* de amikor az ember több vágányt is fedez, sokszor csak odacsapja a sarut a sínszálra, és már ugrik is félre, ha nem akarja, hogy a kocsi fellökje.

Egyelőre nincs mit saruzni. A kocsik lassan gurulnak a kihúzóvágány felől. Egyik-másik megállni készül a váltókon. Ketten odarohanunk, és vállal nyomjuk a biztonsági határjelzőn belülre.

A következő kocsi M. Jóska vágányára gurul. Ráülök a homokosládára. A vágányok között buján nő a fű, pedig pár hete járt erre a vegyszeres gyomirtó szerelvény. Úgy látszik, hiába permeteztek. Jön egy kocsi. Megmarkolom a sarut, aztán visszateszem a helyére, mert nincs rá szükség, lassan gurul. Belépek a korábban megállt vagon ütközői közé, megmarkolom a csavarkapcsot, és az érkező kocsi vonóhorga felé dobom. Bele is akad. Bár utasítás szerint az álló kocsit kell így megakasztani, de tudom, hogy ennél a sebességnél nem ránt el a vagon. A hatodikon összetoljuk a vonatot, a tömlőket összekapcsoljuk. A tizedik vágányról ide küldik a villanygépet, huszonöt kocsival. Az egész vonat ötvenöt kocsiból áll. Az eleje kint van a rendező határán. Ezzel meg is állt a munka: *a nyolc-kilencvenhármas határt zár, nincs hol tolatni.*

AZ ÖTÖDIKRE öreg, háromhuszonnégyes gördül, a gőzösökre jellemző méltósággal. A pápai tolatós. A hatodikon álló hosszú vonatot nem fogadja Tatabánya-Felső. A kényszerű szünetben Bráder Zoli tolatásvezető arról beszél, hogy miként került annak idején a vasúthoz.

— Tizennégy évesen kezdtem el futballozni a mátészalkai vasutas csapatban — mondja. — A vasutasoknak megvan az a rossz szokásuk, hogy szolgálat után sem tudnak elszakadni a vágányoktól. Edzés előtt és után mindig a vasút volt a kedvenc téma, vagyis még a futballpályán is vonatok „közlekedtek". Egy év alatt többet tanultam tőlük, mint más az utasításokból. Nincs hát semmi csodálatos abban, hogy a tizennyolcadik évem betöltése után jegyvizsgálónak jelentkeztem Mátészalkán, és ott dolgoztam kilenc évig. Aztán családi gondok jöttek közbe. Úgy döntöttem, otthagyom Mátészalkát, távolabbra költözöm. Az ismerőseim Tatabánya-Alsót ajánlották. Ezerkilencszázhatvanhatban ide kerültem. Először jegyvizsgálóként, majd vonatvezetőként utaztam, nyolc éve pedig tolatásvezető vagyok. Az áthelyezésem után két évvel *kiváló dolgozó* lettem. Egy „rossz" tulajdonságom van. Nem nézem el, ha szolgálat közben a csapat valamelyik tagja egy korsó sört is megiszik. Meg kellene érteniük, hogy a tolatásvezető felelősséggel tartozik az embereiért. Különben *jó csapat a miénk.* Mindenki tudja, érti a dolgát Nem kell magyarázni, hogy ki mit csináljon...

Komárom, majd Budapest felől személyvonat érkezik. A tömeg egyik fele a kijárat felé özönlik, a másik ellenkező irányba, a Dózsa-kerti lakótelep felé. Kapaszkodnak, másznak át a kocsik fékállásain, az ütközőkön. Fiatal nő hatéves forma gyereket tuszkol maga

Az igazi vasutas betegen is fegyelmezett

Beszélgetés dr. Horváth Lajossal, a MÁV Kórház sebészfőorvosával

Vizit. Egyik ágytól lép a másikig, s mindenkihez van egy-egy jó szava. *Kovács* néni éppen infúziót kap, tetőtől talpig besárgult, a mája rendetlenkedik. Megnézi a kórlapját, majd mosolyogva megkérdezi:

— Mikor megyünk cirkuszba?

— Szombaton, főorvos úr, szombaton — válaszolja a kedves, viccelődő beszédért hálás beteg. Ötvenkét ágy van az osztályon; ennyi emberrel kell törődnie... Mindjárt bemosakszik, tízkor műteni kezd.

Gazdag életút

Ilyen volt a tegnapja, és ilyen lesz a holnapja *dr. Horváth Lajosnak*, a MÁV Kórház osztályvezető főorvosának. Csak egy különleges nap volt, amikor ünnepelték. Mert betöltötte a hatvanadik életévét. *Harmincöt éve sebészorvos a MÁV Kórházban, tíz éve a szakszervezeti bizottság elnöke, és mellesleg névnapja is volt.*

Ennyi a rövid bemutatkozás, de ezt a gazdag életutat érdemes részletesebben is megismerni.

Apja vasutas szakmunkás volt Dunakeszin, a fiú pedig a pécsi egyetemen tanult. Aztán végzett orvosként rövid ideig Dunakeszire került, de alig töltött ott pár hónapot, a munkájával elégedett üzemi bizottság egy levelet menesztett a MÁV Kórházba. *E javaslat alapján azonnal alkalmazták.* A jelentős dátum: 1946. február 14. Ekkortól dolgozik egyhuzamban a vasutasok kórházában. De közben — mint kiküldött sebészorvos — *két évet Koreában és összesen hét évet Algériában töltött.*

— Koreába nem sokkal a háború befejezése után kerültem — mondja. — *Nyomorral, szegénységgel találkoztam.* A kórház félig kőépületben, félig barakkban helyezkedett el. Víz nem volt a szobában, lavorban mosakodtunk. Magyarországról kaptuk a gyógyszereket, a műszereket.

Tizenötezer műtét

Amikor másodszor küldték Koreába, már látta az újjáépítés nyomait. Algériában civilizált világ fogadta, s ott is sok barátot szerzett. A hét esztendő alatt volt ideje megismerkedni a mohamedánok vallási szokásaival, járt lakodalmakra, temetésekre.

— Nekem nemcsak az a rettenetes, ha közölnöm kell a rossz hírt, sokkal jobban megvisel a tehetetlenség érzése, amikor a tudomány már nem segíthet egy-egy betegen.

Nehéz megszámolni, de *körülbelül tizenötezer műtétet végzett.* És örömére, *a betegek többsége gyógyultan távozott.*

Ha arról faggatom, más-e vasutasokat kezelni, helyeslően bólint:

— *Az igazi vasutas, betegen is fegyelmezett. És mint orvos, becsülöm őket, Rokonság ez; hivatásuk van, akárcsak nekünk.*

Negyedszer választották a szakszervezeti bizottság elnökének. Társadalmi munkáját szívesen végzi. Megszokta már, hogy hosszú a munkaideje. Korábban kultúrfelelős volt. Egy régi, megsárgult meghívót mutat, ami zenés estre invitált. A hátlapon ott van kinyomtatva a neve, mellette a „címe": kultúrfelelős.

— Akkor még bent laktunk a kórházban. Előfordult, hogy napokon át fel sem öltöztem civilbe. És mert itt éltünk, itt is szórakoztunk. Hangversenyeket, bálokat, különböző műsorokat rendeztünk.

A gyógyítás öröme

Mielőtt búcsúznék, végigvezet a „birodalmán". Megnézzük a hajdani lakást, ami ma orvosi szoba. *Benézünk a kötözőbe, a műtőbe.* Az ablakon át a sínekre látni, a vonatok a Nyugatiba igyekeznek. Meséli, hogy nem is olyan régen, a beteg mozdonyvezetőket az erre elhaladó vonatok füttyjellel üdvözölték. A füttykoncert már zavarta az orvosi munkát. Ezt belátva, felhagytak a baráti köszöntéssel.

A terve egy mondatban összefoglalható: egészségben szeretné megélni a nyugdíját, hogy addig még sok-sok beteget gyógyíthasson.

Cseszák Gyöngyi

Két vasutas zenekarunk előadásában

Hanglemezen a mítoszok világa és a romantikus operadrámák nyitányai

A világviszonylatban is előkelő helyen álló magyar hanglemezgyártás, mindkét hivatásos vasutas szimfónikus zenekarunk egy-egy kitűnően sikerült lemezét adta nemrég piacra. *A Budapesti MÁV Szimfónikusok* és a *Debreceni MÁV Filharmonikus* zenekar kimagasló eredménnyel lezárt 1980—81. évi zenei évadját egészítik ki ezek a jól sikerült lemezek.

Előbb a *Debreceni MÁV Filharmónikus* zenekar Sibelius és Grieg műveiből készült lemeze jelent meg. A mítoszok világába enged betekintést a messze észak e két kiemelkedő zeneszerzőjének hangulatilag, tartalmilag egyaránt közelálló műveiből összeállított felvétel. Sibelius művészete a finn zenei kultúra csúcsát jelenti.

A lemezen három Sibelius-művet hallhatunk: a *Finnlandia* c. szimfonikus költeményt, a *Karélia* szvitet és *A tuolenai hattyút.* Csodálatosan idézi észak hangulatát a kitűnő előadás, amely nemcsak a hazai — és nemzetközi — hanglemez piacon pótol hiányt, hanem bizonyságot tesz a debreceni vasutas zenekar magas művészi színvonaláról is. A lemezen a nagy norvég zeneszerző *Edvard Grieg* közismert *Peer Gynt* kísérőzenéjéből az I. szvit is hallható.

A Debreceni MÁV Filharmónikus Zenekart *Szabó László* vezényli, s külön kiemeljük *A tuolenai hattyú* gyönyörű angolkürt dallamát megszólaltató *Meszlényi László* művészi teljesítményét.

A *Budapesti MÁV Szimfónikusok* első lemezén a nagy német romantikus opera-drámák nyitányai hallhatók olyan előadásban, amely minden zenekedvelő, lemezgyűjtő számára maradandó értéket jelent. Mi ennek a remekbe sikerült előadásnak a titka? Elsősorban azoknak a stílusteremtő hangszínváltozásoknak, egyedülálló hangszerelési megoldásoknak, szinkeveréseknek valósághű megszólaltatása, amely olyan jellemző a vezénylő *Oberfrank Géza* művészetére.

A Felhívás keringőre közismerten finomszövésű dallama, a nagy *Strauss valcerek* őse: az *Oberon* tündérzenéje, *Mendelssohn: Szentivánéji álom* c. kísérőzenéjének eszmeiszellemi előzője, vagy a lemezen hallható *Euryanthe* nyitány, amely *Wagner* magával ragadó, elbűvölő zenedrámájának a *Lohengrinnek* közeli rokona, feltétlenül azt mutatják, hogy *Weber* forradalmi, romantikus és úttörő volt. *Az ő művészetének egészét tárja elénk a Budapesti MÁV Szimfónikusok szép lemeze.*

Nem hagyható persze figyelmen kívül az életmű teljességéhez tartozó többi — rövidebb-hoszabb — nyitány sem, az *Abu Hassan*, a *Preziosa* és főleg *A bűvös vadász:* a népies német zenekultúra és minden programzene tulajdonképpeni kezdete.

Sibelius és *Grieg* az északi, míg *Weber* a német romantikának mesterei, mindhármuk művészete különálló zenei világot jelent. Az egyetemes zenetörténet jellegzetes, egyedi arculatú fejezetét nyitották meg. Két kitűnő zenekarunk nem kevesebbre vállalkozott, mint ennek a különállóan sajátos zenei korszaknak a bemutatására. S ez fontos kulturális feladat is.

dr. Csillag Ferenc

A ZENÉLÉS ÖRÖME

Pécsi vasutas fúvósok Jugoszláviában

Gazdag programot és sikeres koncerteket hozott az idei nyár a pécsi Vasutas Klubkönyvtár fúvószenekarának. Az 1945-től működő együttes az utóbbi években országosan is ismertté vált, sőt határainkon túl is megismerték őket. Tavaly ősszel Linzben vendégszerepeltek, ezen a nyáron pedig jugoszláviai turnén vettek részt, nagy sikerrel. A július első felében rendezett tapolcai *III. országos vasutas fúvószenekari találkozón* a legjobb minősítést mondhatta magáénak a pécsi zenekar.

Ezt követően jóformán ki sem fújhatták magukat, máris újabb fellépésekre készülődtek. *Hagyomány, hogy a vasutasnapi ünnepségeket előadásaikkal teszik színessé.* Így volt ez az idei esztendőben is, emellett még egy szép feladatra vállalkoztak: *négy napon át vendégül látták a jugoszláviai Koprivnicából érkezett fúvósokat.* A zenélés öröme és a gyékényes-koprivnicai határállomáson végzett munka hozta közel egymáshoz a két zenekart, amelynek eredményeként jött létre a pécsi találkozó.

Déli szomszédaink fúvósai nyolc alkalommal mutatkoztak be nálunk. Többek közt a Pécsi Ipari Vásár megnyitóján, ezenkívül Dombóváron és Harkányban szerepeltek, a baranyai székhelyre pedig menetzenével „vonultak be".

A folytatás alig két hét múlva következett, amikor a pécsi vasutaszenekar látogathatott Jugoszláviába és élvezhette a horvát vasutasok vendégszeretetét. A szokásosnál kicsit nagyobb izgalommal indultak útnak, mert a közel 50 tagú gárda karnagya betegség miatt nem tarthatott velük. Szerencsére olyan másodkarnagyot kaptak *Neumayer Ferenc* személyében, aki rutinos zenész és az együttes alapító tagja.



A pécsi fúvósok hangversenye a koprivnicai vasútállomás előtt (Salamon Gyula felvétele)

A horvátországi felkelés 40. évfordulója tiszteletére rendezett ünnepségekre érkeztek fúvósaink a 22 ezer lakosú Koprivnicába. Már aznap délután egy közeli üdülőhelyre, *Sodericára* utaztak, ahol *nagy sikerű koncertet adtak az ott pihenő vendégeknek.* Másnap, a helyi ünnepi program megnyitójaként a vasútállomás előtti térről menetzenével indultak a város főterére: Itt a vendéglátó együttessel felváltva játszottak alkalomhoz illő darabokat. Ezután szabadtéri koncert következett a közeli parkban lévő pagodában.

Fellépéseik következő színhelye *Bjelovár* járási székhely volt. **Németh Tibor**

VÁRNAY DEA:

Áramszünet

A megszokás sorompóját
kettéhasította a villám
pihennek a
transzformátorok
vibrálnak a jelzőlámpák
a csend akváriumában
feloldódik a zaj,
mint tengerben a só;
megfürdöm hajadban...

Csodagyerekek és -felnőttek

Nem faggattam én a közvéleményt arról, hogy eme őszköszöntő szeptember eleji napokban melyik kislány népszerűbb, a nyolcesztendős Ullmann Mónika, aki „írt a bátyjának egy dalt", s ezt szőkén-mosolygósan nem átallotta fesztiválslágerré énekelni, vagy a tizenkét éves Polgár Zsuzsa, aki a tizenhat éven aluliak versenyében lett sakkvilágbajnok. Lehet, hogy e kedvencverseny patt eredményt hozna, miként az sem kizárt, hogy ki-ki érdeklődését tükrözve szavazna, ám az biztos, hogy Mónika szebben énekel, Zsuzsa pedig biztosabban mozgatja bábuit a táblán, mint közülünk legtöbben.

Igaz, hallottam olyan véleményt is, hogy „állna csak ki sakkozni ellenem Mónika", és „énekelne csak egy dalt Zsuzsa" — de hát irigyek mindig is voltak, s mások eredményét fitymálni könnyebb, mint eredményesnek lenni. Fogadjuk el, hogy már gyermekkorban mindenki azt művelje, amihez ért — s ha valóban ért hozzá, hát méltányoljuk a képességét. Ne azt nézzük, hogy „azon kívül mit nem tud?", az élet ugyanis nem öttusa.

A. Aladártól megkérdezték nemrég, mi a véleménye B. Bertalanról. — Bertalan valóságos ezermester — mondta róla Aladár —, nincs olyan zár, vízcsap, rádió vagy törött bútor, amit ne tudna megjavítani, ráadásul nincs olyan operaária, amelyről ne mondaná meg, hogy Verdi, Puccini, Erkel vagy Mascagni szerzette-e, s olyan puliszkát tud készíteni, hogy bevállszthatnák a mesterszakácsok közé... de van egy hibája: nem öltözik jól.

C. Camill már ekként adta tovább a hallottakat: — B. Bertalan? Ugyan! Híresen slampos.

Aztán Bertalanról elterjedt: ő az, aki nyakkendőt köt a garbópulóver fölé.

D. Dezső maga volt a megtestesült precizitás. Pontosan érkezett a munkahelyére — mit neki a csúcsforgalom, inkább fél órával hamarabb útnak indult —, nyolc óra előtt három perccel már az íróasztala fölé hajolva körmölt, s miközben munkatársai még az előző esti tévé-krimi fordulatairól vitatkoztak, ő a számoszlopok mélyére merülve próbálta kiértékelni a termelés legfontosabb összefüggéseit. Ha fél ötig nem végzett, nem halasztotta a munkát másnap reggelre, s azt se mondta, hogy túlórázik, inkább bent maradt, vagy hazavitte a jegyzetek egy részét. Szorgalma nem maradt méltánytalan: fölöttesei felfigyeltek rá, s egy alkalommal olyan különleges feladattal bízták meg, amely — úgy mondták — az üzem jövője szempontjából létfontosságú. D. Dezső napokig reggel hétre járt be, s este hétig nem állt fel íróasztala mellől, osztott-szorzott-kivont-összeadott, majd egy hét múltán összetűzte és halványrózsaszín dossziéba tette a Művet.

Fölöttesei elolvasták, megvitatták, szaktanácsadóval felülbíráltatták, majd sajnálkozva állapították meg: bizony-bizony ennek hatására sem változik meg érdemlegesen a jó ideje gyengélkedő üzem teljesítménye. Kivétel nélkül mindenki rábólintott: „D. Dezsőre nem lehet számítani. Egyszer bíztak rá valóban fontos feladatot, ám azt sem oldotta meg." Annak rendje-módja szerint ki is maradt a következő fizetésemelésből. Ha egyszer megbízhatatlan! Attól kezdve még a kollégái sem akarták megvitatni vele az előző esti tévé-krimit. — D. Dezső véleményére úgysem lehet adni...

Bezzeg E. Elemér! Az ő véleménye mindenki számára mérvadó. Talán mert oly jó szakember volna? Vagy oly okos, hogy párja sincs hetedhét országban? Netán a műveltsége nyűgöz le mindenkit? Esetleg „közel van a tűzhöz", és jól értesült? Nem, E. Elemér nem jó szakember, ő a brigádnak az a tagja, aki miatt minden évben megfogadhatják: csökkentjük a selejtet. Évről évre csökkentik — és évről évre marad még csökkenteni való. Különösebben nem is okos, hiszen harmadszor is sertéspörköltet rendelt abban az étteremben, ahol már az első alkalommal sem adott borravalót... és harmadszor is csodálkozott, amiért tányérján több volt a mócsing, mint a hús. Ami a műveltségét illeti, arról elég annyi: hetekig bizonygatta, hogy az első táncdalfesztivált Antal Imre nyerte meg (azért került az idén a zsüribe). S hogy mennyire jól értesült: akkor akart éves bérletet váltani a füzeskomlósi kisvasútra, amikor annak megszüntetését éppen bejelentették. Akkor hát miért adnak a véleményére? Mert mindeme gyarlósága eltörpül ama jelessége mögött, amiről nevezetes: amikor a brigád kollektív totószelvényt töltött ki, tévedésből ő írt el egy 1-est 2-esre, s így lett 13+1 találatuk. Aranyember az ilyen, meg kell becsülni! Hallgatni kell reá!

Most azért szurkolok, hogy a szép hangú Mónika a következő felléptekor ne énekeljen hamisan, az okos Zsuzsa pedig ne legyen második a következő világversenyen. Mert ahogy a felnőtteket ismerem, minden mást feledve, azt jegyzik meg csupán, hogy — vesztettek. S menten hozzáteszik: maradtak volna az iskolapadban. Gyereknek ott a helye...

F. T.

előtt, bebújnak a vagon alá, a másik oldalon meg ki... Szerencsére most éppen áll mindkét tartalék. És ez így megy a nap minden órájában. A szomszédban felépült a nagy lakótelep, de a gyalogos átkelőhíd kimaradt a tervekből.

— A vágányok között járkáló civilek sokszor sarut raknak az indulásra váró vonat elé — magyarázza Bráder Zoli. — A közelmúltban is azért siklott ki egy kocsi. A gyerekek játékból végigrakják a vágányokat tízkilós betondarabokkal, törött vécékagylókkal. Egy is elég lenne ahhoz, hogy a kerék a sínszál mellé huppanjon. Egy hónapja mérlegelés közben valaki viccből átállította a kocsi alatti váltót. Amikor a vagonsort megmozdítottuk, rögtön kisiklott.

SÖTÉTEDIK. Az eső szemerkél, Kilenc óra után Galla „elviszi" a nyolckilencvenhármast. Most már dolgozhatunk. Felhúz a tartalék, és nemsokára gurul az első kocsi. Gyorsan jön. A sarut a sínre helyezem. Fültépő csikorgás, aztán csuszszanó sistergés. Vizesek a sínek. Amelyik kocsi lassabban jön, azt mindjárt az előtte állóra akasztom, és összetömlőzöm. Csattannak az ütközők, zörögnek a kerekek. Ha akad elfoglaltság, az idő is gyorsabban halad. Már tizenegy óra. Megérkeznek a gyorstehervonatok. A Ferencvárosból érkező leadási kocsit hozott, az oda tartó pedig a kelenföldi tejet viszi magával. Aztán megint elfogy a munka. Nem vagyok álmos, a vágányok között kószálok. Ezen a szakaszon kevés a fény. Kétvágánnyal odébb elcsörömpöl az oroszlányi tolatós, most már a csönd is teljes.

Lépteket hallok. A rendelkező szolgálattevő jön, ellenőrzi a hetedik vágányt, vonatot akar fogadni. Nemsokára Oroszlányból megérkezik a „húzós", az ellenkező irányból pedig a „pesti" tolatós. Mindkettőt „kilevegőztetjük", vagyis feloldjuk a légfékeket. Amelyik kocsi az utána következőtől eltérő irányba megy tovább, annak meglazítjuk a csavarkapcsát, szétvesszük a féktömlőt, aztán ismét kezdődik a gurítás. A tizedikre öt kocsi gurul. Az első a saruval együtt csúszik vagy ötven métert, mire megáll. A hatodik mellett is hallom P. Sanyi méltatlankodását. A kerék „megette" a sarut, alászorult. Nekem is jön egy négytengelyes, aztán még kettő. Fél óra alatt megszabadul a vágány, helyébe a nyolckilencvenhetest várjuk, az elemzés szerint negyvenöt kocsival indult Füzitőről.

Észrevétlenül felszáll a párás sötétség. A higanygőzlámpák fénykoszorúja beleolvad a kékülő háttérbe. Négy óra. Ásítozom. A lábaim is sajognak az ütközők alatti bujkálástól. Megjött a nyolckilencvenhetes. Két vágányt teljes egészében elfoglal.

TELE AZ ÁLLOMÁS. Hiába csinálnánk akármilyen vonatot, gép úgysem akad rá, ezért csak a kelenföldi tolatós elegyét válogatjuk ki, mert ez a legfontosabb. No és a három alsói leadás. Ezeket később feltoljuk az egykori szénrakodói vágányon, egészen a KOMÉP vashajlító üzeméig. A mozdony pályakotrója vág utat az elénk hullott és el nem takarított zúzott kőben, sárban.

— Ha kisiklana a gép vagy a kocsi, minket hibáztatnának, minek jöttünk erre! — morgolódik Bráder Zoli, és mindenki neki ad igazat.

Végre reggel lett. Álmosan ballagok az öltöző felé. Ez az éjszakai szolgálat is letelt...

Tóth Zoltán

A Haladásnál bizakodó a hangulat

Beszélgetés Török Péter vezető edzővel

Először közvetlenül az 1980—81-es bajnoki év befejezése után kerestük fel *Török Pétert*, a Szombathelyi Haladás VSE ügyvezető elnökét, hogy az NB II. Nyugati csoportjában bajnokságot nyert labdarúgó csapatról beszélgessünk. A népszerű sportvezető készneknek bizonyult a siker titkát elemezni, de a jövőt illetően teljesen tanácstalan volt.

Jó néhány héttel később, július végén az alapozások megkezdése után egy edzés szünetében találkoztunk ismét *Török Péterrel*, az NB I-be került labdarúgócsapat vezető edzőjével.

— *Álmomban sem mertem arra gondolni, hogy én leszek a vezető edző* — mondja. — A hét-nyolc közismert név után újabbakkal próbálkoztunk. Ekkor született a döntés: a megyei és a városi szervek javaslatára az elnökség felkért a szakmai munka irányítására. A bizalom jólesett, a felelősség azonban rendkívül nagy.

— Két esztendeje, amikor a csapat kiesett az első osztályból, egy elkedvetlenedett, szétesö csapat volt Szombathelyen — kanyarodik vissza a múltba *Török Péter*. — Elképzelhető, hogy a kiesés előtt már egy jó félévvel 5-6 játékosunk tárgyalt más klubokkal. Igaz, csak *Kerekei* és *Sebestyén* távozhatott.

Az első bajnoki idényben az új szakvezető, *Rátkai László* nem tudta összefogni az emberi tartásban rendkívül szétzilált csapatot. Az elmúlt szezon kezdetén érkezett Szombathelyre *Palicskó Tibor*, hogy másodízben is az NB I-be vezérelje a Haladást.

— *Palicskó Tibor* szerződtetésével egyidejűleg sikerült hat új játékost is hoznunk — folytatja tovább a vezető edző. — Ezek közül öten beváltották a hozzánk fűzött reményeket, állandó csapattagok lettek. Elég csak *Fitos* és *Hegyi* nevét említenem. *Palicskó morálisan is jól összefogta a gárdát.* A veterán csapatkapitány, *Halmosi* újra karmester lett. Szerencsés volt szezon közben *Szabó* és a *Kulcsár* visszahozása. Hasznos tagja volt a csapatnak *Király* és *Vörös Csaba*. *Garics* az egész szezonban a legjobb, legegyenletesebb teljesítményt nyújtotta.

— Mit vár a jövőtől?

— Tudjuk, hogy az utóbbi két évtized legnehezebb bajnoksága elé nézünk. Velünk együtt hat-nyolc csapat lesz nehéz helyzetben. Optimista vagyok, *bízom abban, hogy osztályozók nélkül bennmaradhatunk az NB I-ben.* Hozzátesszem: ezt teljesen tiszta, csakis tiszta eszközökkel kívánjuk elérni...

— Kikkel erősödött a csapat?

— Alapjába véve ehhez sikerültek is az átigazolások. Megszereztük a Videotontól *Eller* kapust, itt van *Tapaszti* középhátvéd a PMSC-től, *Bogáti* a csatársort erősíti Keszthelyről. A saját nevelésű ifjúsági *Papp Istvánnal* is számolunk.

Szombathelyen bizakodó a hangulat.

Sz. Jakab István

Gyöngyösi vasutasok sikere a nyári sportlövő bajnokságon



A kitérőgyártó üzem lövészklubjának versenyzői

Ünnepélyes megnyitóval kezdődött Nyíregyházán a Magyar Honvédelmi Szövetség ezévi nyári fedett és nyíltpályás sportlövő bajnoksága. A városi stadionban *35 klub sportolói* sorakoztak fel az ünnepélyes megnyitóhoz. A háromnapos viadalt (augusztus 22. és 24. között) *Bán János* alezredes, az MHSZ megyei titkára nyitotta meg. A gyöngyösi kitérőgyár MHSZ vasutas lövészklubjának 12 versenyzője *Belkovics Béla* klubtitkár és *Bálint Sándor* vezető edző kíséretével vett részt a nyíregyházi versenyen.

Eredmények: Ifjúsági fiú I. korcsoport: standardpuska 3×20 összetett számában országos bajnok lett Molnár Sándor. A standardpuska 60 lövéses fekvő versenyszámában ezenkívül ő a második lett.

Szép sikert értek el a gyöngyösi klub *junior* korosztályú fiú versenyzői is:

A légpuska 60 lövéses versenyszámban (Lenkei László, Nagy Tibor, Komjáti Miklós) második helyezést értek el. Ugyancsak második lett a 60 lövéses standardpuska fekvő versenyszámban a Lenkei, Nagy és Torák összeállítású csapat. A 3×20 lövéses összetett versenyszámban harmadik helyezést értek el. A juniorok körcsoportjában az érmekért egyébként 6 csapat versengett.

Siker koronázta *felnőtt női csapatunk* szereplését is: *két ezüstéremmel és egy bronzéremmel térhettek haza Nyíregyházáról.* A siker kovácsai *Seszták Zsuzsa, Hegede Anna, Berkics Krisztina.*

A csapatversenyszámokon kívül Seszták Zsuzsa a 3×20 lövéses összetett versenyszámban 29 induló közül a negyedik helyezést érte el.

A gyöngyösi klub versenyzői 1 arany-, 5 ezüst-, 2 bronzérmet szereztek.

★

A kitérőgyártó üzem lövészklubja lengyel és bolgár lövészeket látott vendégül a közelmúltban. A gyöngyösiek baráti kapcsolata a Wisla Krakow és az OVTPN Várna sportolóival már több éves múltra tekint vissza. A három klub lövészei tavalyelőtt Lengyelországban, tavaly pedig Bulgáriában találkoztak egymással. A kétnapos sportrendezvényt a kitérőgyártó üzem párttitkára, *Koncz György* nyitotta meg. A versenyen jelen volt *Varga Károly* olimpiai bajnok is. A színvonalas küzdelemben a vasutas versenyzők jó eredményeket értek el.

A csapatverseny végeredménye: *1. Wisla Krakow, 2. Kitérőgyári LK., 3. OVTPN Várna.*

Sportliget Szombathelyen

Különféle labdajátékok lebonyolítására alkalmas pályák és egy játszótér alkotja majd azt a *sportligetet*, amely Szombathely Joskár Olga városrészében épül. A városi tanács és a Hazafias Népfront lakótelepi bizottsága ehhez kért társadalmi munkát a vasutasoktól is.

A különböző szolgálati helyek dolgozói, a szocialista brigádok és a KISZ-szervezetek tagjai egymást váltva, július 27-től augusztus 19-ig dolgoztak a sporttelepnél. A vasutasok napi két-három órás segítsége összesen több mint 600 órát tett ki. Ezenkívül a vasutasok készítették el a sportliget játszó- és sportberendezéseit is.

Az úgynevezett szabadidőközpont első létesítményeinek átadására az alkotmány ünnep előestéjén került sor. Ebből az alkalomból *Biri Sándor* a szombathelyi vasútigazgatóság helyettes vezetője dicsérő oklevelet nyújtott át a munkálatokban kitűnt szocialista brigádoknak és KISZ-szervezeteknek.

Tavasztól őszig hat túra

A lapunk 4. számában hirdetett túrasorozat 5. túrájára szeptember 13-án, vasárnap kerül sor.

Találkozás: Balatonarács vasúti megállóhelyen, az 1112-es számú vonat (9 óra 33 perc) érkezése után. Hazaérkezés Budapestre 18 óra 20 perckor. A túra útvonala: Balatonarács—Koloskavölgy —védett sziklák—Jókai kilátó—Balatonfüred. Túravezető: *Rátkai Ferenc.*

HÍREK

A LEHÁR EXPRESSZEN

Magyaros vendéglátás



Az osztrák—magyar kulturális és idegenforgalmi kapcsolatok erősödése a közlekedésben is tükröződik. Az idén először — május 31. és szeptember 26. között — naponta közlekedik a két főváros között az osztrák vasúti kocsikból álló szerelvény, a *Lehár Expressz*. A vonat a Keleti pályaudvarról 18 órakor indul, Bécsből pedig 11.35-kor érkezik a pályaudvarra.

Az Utasellátó Vállalat bérletében levő korszerű, NDK gyártmányú étkezőkocsiban az utasokat gazdag étel- és italválaszték várja. Az eddigi tapasztalatok kedvezőek. *Kovács Miklós* főpincér elmondotta, hogy a vendégek elsősorban a magyar ételspecialitásokat kedvelik. Népszerű a paprikás csirke, a sertésborda és a bélszín. Képünkön: ebéd a Lehár Expressz étkezőkocsijában.

Drégely Vilmos

— **Új határátkelő.** Július 30-án Bánréve és Král között új határátkelőhely létesült. Az átkelőhely költségeit, mintegy 50 millió cseh koronát, a Csehszlovák állam fedezte. Az új határátkelőre a megnövekedett forgalom miatt volt szükség.

— **Határforgalmi verseny.** A közelmúltban értékelték a határforgalmi munkaverseny első félévi eredményeit Záhonyban. Az üzemigazgatóság és a Szovjet Vasutak uzsgorodi aligazgatósága közötti versenyben ezúttal a záhonyiak bizonyultak jobbnak, és elnyerték a vándorzászlót. Az ünnepélyes zászlóátadásra augusztus 26-án Lvovban került sor.

— **Elménybeszámoló.** Pápán, a vasutasok ifjúsági klubjában értekezletet tartott a forgalomnál dolgozó Béke szocialista brigád, amelyen Győrffi Lajos brigádvezető számolt be szovjetunióbeli jutalomutazásának élményeiről.

— **Szovjet vasutasnap.** Július 31-én, a szovjet vasutasok napján Csapon is ünnepséget rendeztek, amelyen záhonyi vasutas delegáció is részt vett. Az ünnepi műsorban fellépett a vasutas irodalmi színpad és a Szemafor polbeat együttes is.

— **Búcsúztató.** Harminchárom évi vasúti szolgálat után nyugdíjba vonult Martinák Ferenc, a gödöllői VI. GMPSZ lakatosa. Ebből az alkalomból a gazdasági és a társadalmi vezetők, a munkatársak ünnepséget rendeztek tiszteletére. Közéleti tevékenységéért és szakmai munkájáért a Munka Érdemrend bronz fokozatával tüntették ki.

— **Termelési siker.** A miskolci járműjavítóban az első félévben 258 teherkocsival javítottak ki többet, mint az elmúlt év hasonló időszakában. A július havi teljesítmény is kedvező. Hat százalékkal csökkent a kocsik üzemben való tartózkodásának az ideje.

— **Felhívás.** A SZOT Társadalombiztosítási Főigazgatóság felhívja a figyelmet arra, hogy a nyugdíjba készülők, a szolgálati idő elismerése miatt ne jelenjenek meg a társadalmi főigazgatóság megyei kirendeltségeinél, mert a kirendeltségek a nyugdíjelőkészítést végző szerveknek az igazolást kérésre megküldik. A MÁV-on kívüli időket az ellátás megállapítására szolgáló igénybejelentő lap megfelelő rovatában kell feltüntetni.

— **Halálozás.** Rövid betegség után, 67 éves korában elhunyt Tellér Sándor, a hatvani csomópont nyugdíjas csoportjának elnöke. Nyugdíjba vonulása előtt több évig a helyi MÁV Liszt Ferenc Művelődési Ház igazgatója volt. Társadalmi aktivitását, munkáját több kitüntetéssel ismerték el.

JENŐ HARAGSZIK

Hallom a hírt, ami már nem újság: Jenő haragszik. Rám haragszik. Hogy miért, nem tudom, valószínűleg megszokásból. Heterogén Jenő, a zsákban futó sportág feje éppen négy esztendeje haragszik rám. No, persze, nem állandóan, hanem bizonyos ciklikus rendszerességgel. Az alapozó időszakban éppen csak utál, a formába hozó szakaszban már havi három-öt panaszos levéllel méltatja tevékenységemet, s amikor elérkezik az esztendő világversenyének ideje, a reggeli postabontáshoz már tűzszerészt kell igénybe vennem...

Kapcsolatunk felhőtlen frigynek indult, ha találkoztunk, hahotázva veregettük egymás lengőbordáját, vagy könnyezve turkáltunk a másik fürtjeiben. Annak idején a zsákban futás élén Lózung Laci, a halk hittérítő állt, akinek egyes módszereit alkalmanként megfricskáztam a Trilla hasábjain. Jenő élthalt kritikai írásaimért, több alkalommal Egon Erwin Kisch-hez, a Száguldó Riporterhez hasonlított, sőt egyszer azt is megjegyezte: ha rajta múlna, biz' isten nekem ítélné a Pulitzer-díjat.

— A sportágnak szüksége van a tolladra — mondta több alkalommal is —, ha majd én leszek Lózung helyén, kifejezetten kérni foglak, hogy keményen, kendőzetlenül írj meg mindent, ne kímélj még engem sem... Csak ez emelheti ismét magasba a hazai zsákban futást. Ne félj, én nem leszek olyan érzékeny alak, mint ez a Lózung Laci...

Csakhamar teljesíthettem Jenő kívánságát. A sors úgy hozta, hogy Lózungnak mennie kellett, s a megüresedett helyre Heterogén Jenő került. S akkor egyszeriben megváltozott minden...

Egy nemzetközi zsákbanfutóversenyt tudósítottam, ahol — föltehetően a rossz formaidőzítés miatt — cipóra vertek a hazai élvonal tagjait. Az írást így fejeztem be: „Ejnye-bejnye!" Másnap már a Legfelsőbb Főhatóságnál volt a levél, amely egyebek mellett így minősítette tevékenységemet: „...a cikk írója munkában és tisztességben megőszült szakemberek becsületébe gázolt, és sírásója lett ennek a férfias, kemény sportágnak. Az ejnye, valamint a bejnye szavak elolvasása után a zsákban futást szerető emberek fejébe vér tolul!..."

Egy alkalommal Messze még a Kánaán címmel azt fejtegettem, hogy korai szentté avatni a válogatottakat mert a dél-nyasszaföldi utánpótlás-bajnokságon valamennyien beérkeztek a célba. Persze, ennek is meglett a bőjtje, néhány nap múlva elterjedt a hír: benne voltam a Ferenc körúti postarablásban, s esténként a Zugliget környékén süldő hajadonokkal erőszakoskodom.

Napestig sorolhatnám a példákat Heterogén Jenő haragjáról, de — nem teszem. Nem teszem, mert a fejembe vettem, elszívom a békepipát a zsákban futás vezérével. Hiszen, mint már említettem, valamikor egymás hajában turkáltunk szenvedélyesen...

Az előérzetem azonban azt súgja, hiába nyújtom a jobbomat, abba Jenő nem rakja bele a kezét, legföljebb a hivatalsegéd — egy levelet. S a levélben valami ilyesmi áll majd: „... a humoreszk írója cikkével munkában és tisztességben megőszült szakemberek becsületébe gázolt, és sírásója lett ennek a férfias, kemény sportágnak..."

(pilhál)



Várjuk, vendégül látjuk!

Mindenhol, minden időben.

Az utasok kényelméről gondoskodik

az UTASELLÁTÓ!

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 Lapkiadó Vállalat
1964 Bp. VII., Rákóczi út 54.
Telefon: 224—818
Felelős kiadó: dr. Jandek Géza
a Népszava Lapkiadó Vállalat
igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 215—11 859
81—3923. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460—6000

VILÁG PROLETÁRJAI. EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXV. ÉVFOLYAM, 19. SZÁM | ÁRA: 1.30 FORINT | 1981. SZEPTEMBER 21.

A tartalomból:

Őszi forgalom... *4. oldal*

MÁV Kollektív Szerződés *5. oldal*

Közúton is kötelező *6. oldal*

Fiatalok

Rokonszenves fiatalokkal beszélgettem még a nyár elején, az idő tájt, amikor nem búcsúztattuk, hanem vártuk a jó időt. Terveikről, elképzeléseikről szóltak, s e rövidebb-hosszabb távú programok nem csupán a nyárra vonatkoztak. Mert hallottam bár olyat is, hogy egyikük — élve a vasutasok külföldi szabadjegyével — észak-európai körútra készül, de azt is lejegyezhettem, hogy néhányan kalákában segítenek majd a meleg hétvégeken házat építeni brigádtársuknak. Az otthonteremtés legtöbbjüknek még jövő idejű gondjuk volt, akárcsak az, hogy addig a legcélszerűbb továbbképezni magukat, ameddig fiatalok. Ameddig otthon nem az az elsődleges kérdés, hogy ki vigyázzon a gyerekre. Van, aki az érettségit szeretné megszerezni, ketten is a MÁV Tisztképzőbe pályáznak — örömmel említem meg: *boldogulásukat a vasút kötelékében remélik.*

Gondjaik és örömeik — úgy vélem — alig különböznek más ifjúsági brigádokétól. Miként azt is erényükül említhetjük, hogy a gazdasági és a társadalmi kérdések iránt fogékonyak, tudatában vannak lehetőségeiknek, s ama korlátoknak, amelyek cselekvésüket behatárolják. Fiatalos lelkesedésük néha a „közép-korosztály" tagjait is magával ragadja — az is igaz persze, hogy nem ritkán fékezni kell a nagy-nagy lendületet. A sztereotip megállapítás úgy hangzik: *övék a jövő, ám legalább ennyire igaz, hogy munkájukkal, tudásukkal, akarásukkal már a jelent is formálják.* Mindennapjaink részesei: feltehetőleg apáiknál jobb egészséggel, s nehezebb egyéni gondokkal.

Magyarországon jogszabály, az ifjúsági törvény könnyíti a fiatalok beilleszkedését. Különféle kedvezmények juttatják közelebb őket céljaikhoz, az állam — amennyire erejéből, teherbíró képességéből telik — igyekszik elhárítani az útjukból minél több akadályt. Igen sok múlik viszont azon is, milyen munkahelyi közegben dolgoznak, közvetlen fölötteseik menynyiben segítik őket a szakmai előmenetelükben, s egyéni vágyaik kiteljesedésében. Nyilvánvaló: *ott érzik fontosabbnak magukat a fiatalok, ahol nem pusztába kiáltott szó, amit mondanak, s nem csupán meghallgatják őket, hanem igyekeznek hasznosítani is az elmondottakat.*

A fiatalok fontos fórumai az ifjúsági parlamentek, ahol nemcsak — jobbára közös — gondjaikról szólhatnak, hanem a gazdálkodást segítő ötleteiket-elképzeléseiket is közkinccsé tehetik. Mert napjainkban kincs a valóban jó ötlet, megfontolásra késztet, döntést kíván.

Legutóbb három esztendeje tartottak hasonló ifjúsági parlamenteket a munkahelyeken, így a vasútnál is, valamint az oktatási intézményekben. Most szeptemberben kezdődtek e tanácskozások, s szerte az országban a fiatalok milliói vesznek részt rajtuk, százezrek hallatják majd hangjukat. Előbb a kisebb egységeknél (így a munkahelyeken), majd területenként, megyénként, hogy jövő tavasszal — mielőtt a következő nyár egyéni programjai testet öltenek — az ágazati és az országos parlamentekre is sor kerüljön.

Nem kétlem: annak az ifjúsági brigádnak a legtevékenyebb tagjai is ott lesznek a fiatalok e sajátos, háromévenként megrendezendő tanácskozásán, akikről elöljáróban említést tettem. S az sem kétséges: nem csupán igényeikkel rukkolnak elő, hanem jobbító szándékaiknak, tevékeny közreműködésük mikéntjének is hangot adnak. Ismerem őket: *érdemes lesz figyelni rájuk.* De nemcsak rájuk. Mindazokra a fiatalokra, akik e nyár végi, kora őszi parlamenteket élővé-pezsgővé teszik.

Az őszi forgalom küszöbén

Aktívaértekezlet a MÁV Vezérigazgatóságon

Még 45 millió tonna áru vár elszállításra ● Követelmény a fegyelmezett munka
Ne szépítsék pontatlan adatokkal a valóságot! ● Riasztó a baleseti statisztika

Szeptember 2-án a vasút őszi forgalmi feladataival kapcsolatban aktívaértekezletet tartottak a Vezérigazgatóság konferenciatermében, amelyen megjelent *dr. Móró István,* a VI. kerületi pártbizottság első titkára és *Szemők Béla,* a vasutas-szakszervezet titkára is. Az értekezleten részt vevő vasútigazgatóságok és üzemfőnökségek vezetőit, valamint a területi szakszervezeti bizottságok és társadalmi szervezetek titkárait *Szűcs Zoltán* vezérigazgató köszöntötte, majd *Mészáros András* vezérigazgató-helyettes tartott tájékoztatót.

Az első félév áruszállítási teljesítményeiről szólva hangsúlyozta, hogy a MÁV a tervezettnél kétmillió tonnával kevesebb árut szállított. Ennek oka részben a világgazdaságban bekövetkezett visszaesés, részben pedig a hazai beruházások mérséklése volt. A közúti közlekedés — annak ellenére, hogy jóval drágábban szállít — mégis 2,5 millió tonnával növelni tudta teljesítményét. *A vasút képtelen volt gyorsan és rugalmasan alkalmazkodni a fuvarpiaci igényekhez.* A második negyedévben például 65 százalékkal volt több a fuvaroztatóknak időben át nem adott kocsik száma, mint 1980. hasonló időszakában. (Júniusban az időben ki nem állított vagonok száma meghaladta a 23 ezret.)

A helyzetet súlyosbítja, hogy a szállításban részt vevő kocsik száma az első félévben 1600-zal volt több az elmúlt év azonos időszakánál, mégis lassult az elegymozgás, és a hálózaton gyakoriak voltak a torlódások. *Tovább romlott a kocsifordulóidő. Júniusban az állomási átlagos kocsitartózkodás 1,4 órával emelkedett.*

Az utóbbi hónapokban a nemzetközi kocsigazdálkodás egyenlege is számottevően romlott.

A Vezérigazgatóság az okokat vizsgálva megállapította, hogy a külső tényezőkön kívül (például a szomszédos vasutak fogadási készsége,, vágányzárak stb.) *a vasútigazgatóságok és a végrehajtó szolgálat gazdasági vezetői is hibásak a szállítási teljesítmények csökkenésében. A vasútigazgatóságok nem mindig hajtják végre a központi rendelkezéseket, vagy azzal ellentétes utasításokat adnak ki. A végrehajtó szolgálat vezetői gyakran saját hatáskörben megváltoztatják a központi előírásokat, elsősorban az idegen kocsik felhasználása és az elegytovábbítás vonatkozásában. Baj van a statisztikai és a bizonylati fegyelemmel is. Az üzemviteli adatok pontatlanok, nem a valóságot tükrözik!* Az ellenőrzés sem kielégítő, a mulasztókat nem vonják felelősségre. Az üzemfőnökségek, állomások hanyagul kezelik a vasút legfontosabb termelőeszközeit, a kocsikat.

A vezérigazgató-helyettes a továbbiakban *felhívta a figyelmet a legfontosabb tennivalókra.* Elmondotta, hogy az év utolsó négy hónapjában 45 millió tonna árut kell a vasútnak elszállítani. A mezőgazdasági termékek közül kiemelte a cukorrépa-szállítás fontosságát, mert az előző évihez képest félmillió tonnával többet kell a feldolgozó helyekre juttatni. Az utolsó negyedévben az energiahordozók továbbítása szintén kiemelt feladat. Mindez a rendelkezésre álló szállítókapacitás hatékonyabb kihasználásával és szervezettebb munkával valósítható meg.

Az őszi forgalom idején tovább folytatódik a pályahálózat korszerűsítése, *ez azonban nem akadályozhatja a folyamatos szállítást.* A nyári forgalom után szükséges lesz a mozdonyok átcsoportosítása a tehervonatok továbbításához. A következő hónapokban 11 új V43-as villanymozdony is a forgalomba kerül. A létszámgondokat enyhíti, hogy még ebben az évben befejeződik 336 mozdonyvezető és 180 vontatási vonatkísérő kiképzése.

Mészáros András nyomatékosan felhívta a jelenlevők figyelmét arra, hogy a vontató járművek szolgálatképtelenné válásának megakadályozása érdekében szigorítani kell az ellenőrzéseket és következetesebben feltárni az előforduló esetek valódi okait.

A kereskedelmi szolgálatnak folyamatosan figyelemmel kell kísérnie a fuvarpiac változásait és erősíteni a fuvaroztatókkal kialakított kapcsolatot. A folyamatos szállítás érdekében nagyon fontos a hétvégi rakodások megszervezése. A jobb kocsiellátás érdekében érvényt kell szerezni az idegen kocsik kezelésére vonatkozó központi előírásoknak. *(Soron kívüli kezelés, gyors hazaküldés stb.)* Sürgető feladat a kocsifordulóidő csökkentése is. Ennek egyik feltétele az állomási kocsitartózkodás javítása. A rendezőpályaudvarokon szervezettebbé kell tenni az elegyfeldolgozást.

Az őszi forgalmi célkitűzések teljesítésének ösztönzésére havonta mintegy négymillió forintot fordít a MÁV. Ezenkívül lehetőség van arra is, hogy a legjobb eredményt elért szolgálati helyeket, szocialista brigádokat jutalomban részesítsék.

(Folytatás a 4. oldalon)



Bacsik Ferencné raktárnok és árupénztáros Martonvásár állomáson felírja az Uzsabányáról zúzott kővel érkezett kocsikat. **(Képriportunk az 5. oldalon)**

AUGUSZTUSI GYORSMÉRLEG

Tizenegymillió tonna alatt a havi áruszállítás

Az előzetes adatok szerint a vasút augusztusban *10 millió 810 ezer tonna árut szállított.* Ezzel a tervhez viszonyítva 96,2, az elmúlt év hasonló időszakához képest 9,7 százalékos teljesítést ért el. A legjelentősebb lemaradás az importforgalomban volt, ahol a tervezett érték 87,5 százaléka érkezett be a MÁV hálózatára.

A tranzitforgalomban — az előző hónap javuló tendenciája után — ismét csökkenés következett be. *Így a tervhez képest 7,7, a bázishoz 17,9 százalékos volt a lemaradás.* Exportszállítási tervét 100,5 százalékra teljesítette a vasút, ami az elmúlt évi mennyiség 90,5 százalékának felel meg.

A belföldi áruszállítás valamivel kedvezőbb volt. Az egyes tömegárukból történt többletfeladások következtében a bázisidőszak mennyiségénél 3,8 százalékkal több áru került vasúti feladásra. Kavics és homokból például 6,9, szénből 4,4, cementből 7,1, műtrágyából 8,8 százalékkal többet szállított a vasút, mint az elmúlt év hasonló időszakában.

A vasúti áruszállítási teljesítményt kifejező árutonnakilométer a bázishoz 99,3, a tervhez viszonyítva 97,7 százalék volt. *Az augusztusban időre ki nem állított teherkocsik száma jóval több volt, mint az előző évben.* Ugyancsak nőtt a gépre várás eseteinek a száma is. Csökkent viszont a vonatfelosztások száma.

A teherkocsik statikus kihasználása a bázisszinten alakult. Az időbeni kihasználás — a kocsiforduló — viszont 2,6 százalékkal nőtt.

A tehervonati mozdonyok haszonkilométer teljesítménye a gőzmozdonyoknál 0,7, a villamos mozdonyoknál 2, a kis, illetve a nagy teljesítményű dízel-mozdonyoknál 1,5 és 1,4 százalékkal volt jobb a tervezett értéknél.

Ami a személyszállítást illeti *a vasút augusztusban 24 millió 400 ezer utast szállított, s ezzel a bázishoz viszonyítva 105,9, a tervhez képest 98,9 százalékos teljesítést ért el.* Az utaskilométer-teljesítmény értéke várhatóan 103,7, illetve 100,2 százalékos lesz.

A személyszállítás minőségi mutatói közül az átlagos utazási sebesség 1,5, a személyszállító vonatok menetrendszerűsége 1,6 százalékkal csökkent a tervhez képest. Ezzel szemben az elmúlt év augusztusához viszonyítva jelentősen — 34,8 százalékkal — javult az egy késetten közlekedett személyszállító vonatra eső késési idő.

LAPZÁRTA UTÁN

Ülést tartott az elnökség

Lapzárta után szeptember 17-én ülést tartott szakszervezetünk elnöksége. A testület fontos napirendi pontokat tárgyalt, közöttük az ötnapos munkahét bevezetésével kapcsolatos MÁV-programot, a záhonyi üzemigazgatóság munkavédelmi helyzetét, az 1982. évi költségvetés irányelveit, valamint a szombathelyi területi szakszervezeti bizottság és KISZ-szervezet tevékenységét. Ezenkívül tájékoztató hangzott el az ÖTA 1981. első félévi gazdálkodásáról.

Az első napirend ismertetésére lapunk következő számában visszatérünk.

Nem tékozolta el a tehetségét

Este gróf volt, reggel munkás

Egy kitüntetett népművelő, aki sose megy nyugdíjba

Feri bácsi munkásból lett *népművelő.* Többek között ezért is oly népszerű a Landler Járműjavító dolgozói körében. Már 72 esztendős, de nemcsak szervezője, hanem aktív részvevője is a kulturális programoknak.

Közvetlen, szeretetre méltó és fáradhatatlan — jellemezte tömören *Sándor Géza,* a Landler Művelődési Ház igazgatója munkatársát, *Galaschek Ferenc* nyugdíjas művészeti vezetőt.

Az egyik leglátogatottabb műsor az úgynevezett „Családi est". Ilyenkor az idős népművelő még mindig kellemes, élvezetes hangján régi dalokat, magyarnótákat, hajdan kedvelt slágereket énekel. Máskor verset mond és neves költők, írók életével, munkájával ismerteti meg hallgatóit. Könnyedén, játékosan, ezernyi információt tolmácsol az egybegyűlteknek.

A szocialista kultúráért

Feri bácsi munkáját persze nemcsak kollégái ismerik el, hiszen alkotmányunk ünnepén immár másodszor is megkapta *A Szocialista Kultúráért* kitüntetést.

Találkozásunkkor a művelődési ház kapujában várt. Magas, ősz hajú, barátságos ember. Beszélgetés közben elmondta, hogy már 14 esztendősen eljegyezte magát a vasúttal. 1924-ben került géplakatos ipari tanulóként a MÁV-hoz. Csaknem munkába állásával egy időben bekapcsolódott az üzem kulturális életébe.

— Akkoriban minden törekvő, irodalmat, színházat szerető fiatal a művelődési házakban gyűlt össze. Csakis itt volt arra lehetőségünk, hogy vitatkozzunk, gondolatokat cseréljünk — emlékezik Feri bácsi. — *Hamarosan amatőr színjátszó csoportot alakítottunk.* Élveztük a játékot és a rendszeres munkát követelő próbákat. A felszabadulás utáni években vidéken is agitáltunk a *szocialista kultúra* megteremtéséért. Azon fáradoztunk, hogy a számunkra oly kedves műveket minél szélesebb néprétegekhez juttassuk el. Úgy válogattuk össze a színdarabokat, hogy akik még sosem jártak színházba, azok is örömüket leljék bennük. Csehov, Szurov és Gorkij műveken kívül szép számmal játszottunk operettet is. Volt úgy, hogy *vasárnap este még grófot játszottam, de a reggel már a munkapad mellett talált.*

Ott sem kellett szégyenkeznie. Eleinte lakatosként dolgozott, később művezető, majd részlegvezető lett. Számos kitüntetés tanúskodik arról, hogy ezeket a feladatokat is kiválóan megoldotta.

Van mit átmenteni

Az ötvenes években divatba jött a *csasztuska.* Ma már csak filmekből ismerjük, hogy a sztahanovista mozgalom idején a gyárakban hangosbemondón át serkentették további kiemelkedő eredmények elérésére a munkásokat. Így volt ez a járműjavítóban is.

Akkoriban Feri bácsi is ott ült a mikrofon mögött, és minden órában saját csasztuskáival köszöntötte a kiváló teljesítményt nyújtó munkásokat. Tulajdonképpen nyomasztó, zűrzavaros évek voltak ezek, de *amit szépnek és jónak ítélt, azt nem restellte átmenteni napjainkba. Nyugdíjas búcsúztatókon tréfás, csipkelődő hangú csasztuskákkal köszön el a munkatársaktól.* Mostanában paradox helyzet alakul ki, hiszen akik búcsút vesznek a gyártól, jóval fiatalabbak, mint Feri bácsi.

Neki még dolga van a gyárban, a művelődési házban. Szerinte egy igazi népművelő sose megy nyugdíjba. Hosszú munkássága során sok minden vonzotta, mégis mindvégig kitartott a Landler Járműjavító mellett.

Ajánlás Fedák Sáritól

Szerette a színházat, mégsem lett színész. Pedig *Fedák Sári írt számára ajánlólevelet a Magyar Színházhoz.* Novellákat és színdarabokat írt, mégsem vált belőle író. Holott *egyik-másik színdarabját a rádió is műsorra tűzte annak idején.* Rendező sem lett, pedig a gyári munka mellett *elvégezte a Népművelő Intézet rendezői szakát.* Számára mindez csak tartalmas kedvtelést, szórakozást, kikapcsolódást jelentett.

— Lehet, hogy akad olyan ember, aki szerint eltékozoltam a tehetségemet. Én mégsem érzem így. *Egész életemben azt csináltam, amit szerettem* — vallja ma is Feri bácsi. — Dolgoztam a munkapadnál és szavaltam, énekeltem, játszottam a színpadon. Igaz, nem a világot jelentő deszkákon léptem fel, hanem üzemi és vidéki művelődési házakban, de *mindezzel elégedett vagyok. Így teljesedett ki igazán az életem. A népművelés az én igazi mesterségem.*

Az évek hosszú során számtalan barátra, jó ismerősre tett szert a munkások és a színészek között egyaránt. Fáradhatatlanul dolgozik tovább. Előadóesteket szervez, művészekkel, színházi jegyirodákkal tárgyal, és az üzemekben agitálja az embereket. *Egy jól sikerült előadás után ma is ő a legelégedettebb.*

Csík Ibolya

Fazekas Lajos:

Átsüti a fény

Átsüti a fény a végtelent.
— A hajnal megérkezett.
Álmok tavába csobban. — A való
tájain jár a képzelet.

A szívhez simul a remény.
A tegnap kudarcaiért
a kemény
munka jussából talán
többet ad
ez a nap . . .

Így lesz az ember álmaival,
reményével, s minden napjával
gazdagabb. — —

Átsüti a fény a fémeket,
a földet, a fákat.
Ember, légy fénytől-hevült
— darabja, röge, levele —
kis része a világnak!

Üzemfőnökségi versenyek

Ki minek a mestere?

A székesfehérvári körzeti üzemfőnökségen szeptember 3-án *Ki minek mestere?* vetélkedőt rendeztek a vasúti jármű-, dízelmozdony és a villamos járműszerelők részére. A vetélkedőre 32 fiatal jelentkezett.

Első helyezést ért el *Bárdosi Attila* a vasúti járműszerelő szakmában (székesfehérvári kocsiszolgálat). Szintén első lett *Rácz István* dízelmozdonyszerelő (Székesfehérvár). Ők képviselik majd az üzemfőnökséget a MÁV területi vetélkedőn.

A nagykanizsai üzemfőnökségen augusztus 28-án rendezték a Ki minek mestere? szakmai, politikai vetélkedőt, amelyen 29-en vettek részt. Dízel-mozdonyvezető, dízelszerelő és vasúti járműszerelő szakmákban versenyezhettek a fiatalok.

Dízel-mozdonyvezető szakmában első lett *Császár Ervin,* 2. Takács János. Dízelszerelő szakmában első *Szalai László,* második Ritecz József. A járműszerelők közül első *Varga József,* második Pölöskei János.

Az első helyezettek 1000, a második helyezettek 800, a harmadik helyezettek pedig 600 forint jutalomban részesültek.

Művészet, társadalom, rehabilitáció

TÁRLAT A MUNKÁSMOZGALMI MÚZEUMBAN

A Budavári Palota A épületében, a Munkásmozgalmi Múzeum földszintjén harmadik alkalommal rendezték meg — most a rokkantak nemzetközi éve alkalmából — *Művészet, társadalom, rehabilitáció* címmel azt a kiállítást, amelyen a különböző egészségkárosodást szenvedettek mutatják be alkotásaikat.

A tárlaton több száz alkotás, köztük két vasutas hat alkotása, szobrok, festmények, grafikák, monotípiák, kerámiák, népművészeti alkotások, fafaragások, hímzések, festett tálak láthatók. Valamennyi bemutatásra került alkotást a megyékben Vöröskereszt-szervezetek és népművelők zsürizték, majd művészettörténészek, népművelők, alkotó művészek közreműködésével válogatták ki a kiállítás anyagát.

A kiállítást *Tóth Dezső* művelődési miniszterhelyettes nyitotta meg, majd a fogyatékosok adtak színvonalas műsort.

ÚJÍTÁSI KIÁLLÍTÁS

Vasutas szakmai nap a Közlekedési Múzeumban

Mint arról lapunk 18. számában is beszámoltunk, augusztus 28-án közlekedési és hírközlési újítási kiállítás nyílt a Közlekedési Múzeumban, amely október 18-ig tekinthető meg. A kiállított újításokkal, műszaki alkotásokkal a szakemberek szakmai napokon ismerkedhetnek. *A vasutas szakmai napra szeptember 3-án került sor. Kiss Mártonnak,* a KPM közlekedési főosztálya csoportvezetőjének megnyitója után *Maráz Béla,* a MÁV Vezérigazgatóság forgazdasági és műszaki fejlesztési szakosztályának vezetője mondott referátumot.

Hangsúlyozta többek között, hogy az elmúlt 33 évben a vasutasok több mint 290 ezer újítást és találmányt dolgoztak ki. *A 110 ezer hasznosított újítás értéke 1,6 milliárd forint.* Az újítók fokozottabb megbecsülésére a kormány is felhívta az állami és a társadalmi szervek figyelmét. Sajnos még napjainkban is előfordul, hogy az újítások hasznosítása nem mindig mentes a gondoktól. *A közöny és a bürokratizmus sokszor kedvét szegi az alkotóknak.*

Ennek ellenére az utóbbi években ez a mozgalom is eredményesen fejlődött. Az V. ötéves tervben például 1697 újítással vezettek be többet, mint a IV. ötéves tervben. Ebben az évben a MÁV-nál 2147 újítási javaslatot fogadtak el. *A gazdasági haszon 50 millió forint.*

A vasút újítási mozgalmának a fejlődését bizonyítja a is, hogy tavaly, a KPM vállalatai részére hirdetett újítási versenyben a MÁV második lett. Évről évre több szocialista brigád csatlakozik az újítók táborához. Az elmúlt évi újítások 68 százalékát a brigádok tagjai nyújtották be. Ezeknek a kollektíváknak a javaslatai gyakran olyan komplex szellemi alkotások, amelyekre külön-külön a csoport egyik tagja sem lenne képes. A brigádok vezetőinek arra kell törekedni, hogy az újítási tevékenység ne ötletszerű, spontán megnyilvánulás legyen, hanem a legégetőbb gondok orvoslására irányuljon. Ezt a célt szolgálják már évek óta az újítási feladattervek.

A mai nehéz gazdasági helyzetben érthető, hogy társadalmunk, a közvélemény nagy érdeklődéssel kíséri a kiemelkedő újítások sorsát, *rokonszenvvel fogadja a sikereket.* Joggal bosszankodnak viszont az emberek ha egy-egy újító, feltaláló „kálváriájáról" értesül.

Az újító- és feltaláló mozgalom évente 6-8 milliárd forinttal járul hozzá a nemzeti jövedelmehez. Éppen ezért jogos társadalmi igény ennek a mozgalomnak a szélesítése, a szellemi tartalékok még hatékonyabb kiaknázása. Ez a mozgalom fontos szerepet tölt be a vasút fejlesztésében is.

Maráz Béla szakosztályvezető beszéde után *Szemők Béla,* a vasutas-szakszervezet



Maráz Béla szakosztályvezető beszédét mondja

titkára mondott korreferátumot. Hangsúlyozta az újítási kiállítás jelentőségét, újabb alkotásokra ösztönző szerepét.

— Azokat a termékeket mutatjuk itt be — mondotta, — amelyeket megvételre kínálunk más vállalatoknak, hiszen egy-egy jó ötlet, műszaki megoldás másutt is alkalmazható.

Ezután elmondotta, hogy az újításokkal kapcsolatos panaszok túlnyomó többségét a szakszervezet vizsgáltatja felül. Az elmúlt évben például a vezérigazgatóság által elbírált újítások közül 60 alkotó tett panaszt. *A szakszervezet 26 felülvizsgálatot kért.* Ennek hatására az elbíráló 17 esetben változtatta meg korábbi, az újítóra nézve kedvezőtlen döntését. A legtöbb panasz az újítási díj megítélésének mértéke miatt fordult elő. Emiatt azonban már az utóbbi időben egyre kevesebben fordulnak bírósághoz.

A mozgalom további fejlődése érdekében azonban korszerűsíteni kell az ügyintézést és mellőzni a bürokratizmust.

A szakmai nap konzultációval ért véget.

Gy. B.

Zsetonok a térképen

Kiváló vezető a szerelőcsoport élén

Lukács József, a MÁV Szak- és Szerelőipari Főnökség központi fűtés- és gázszerelő építésvezetőségének csoportvezetője harminchat évi munkájával bizonyította, hogy érdemes a *Kiváló vasutas* kitüntetésre, amelyet a 31. vasutasnapon nyújtották át neki. Először 1966-ban ismerték el ezzel a kitüntetéssel tevékenységét.

Amikor megszerezte a lakatos szakmunkás bizonyítványt, még nem tudta, hogy egyszer vasutasként keresi majd a kenyerét.

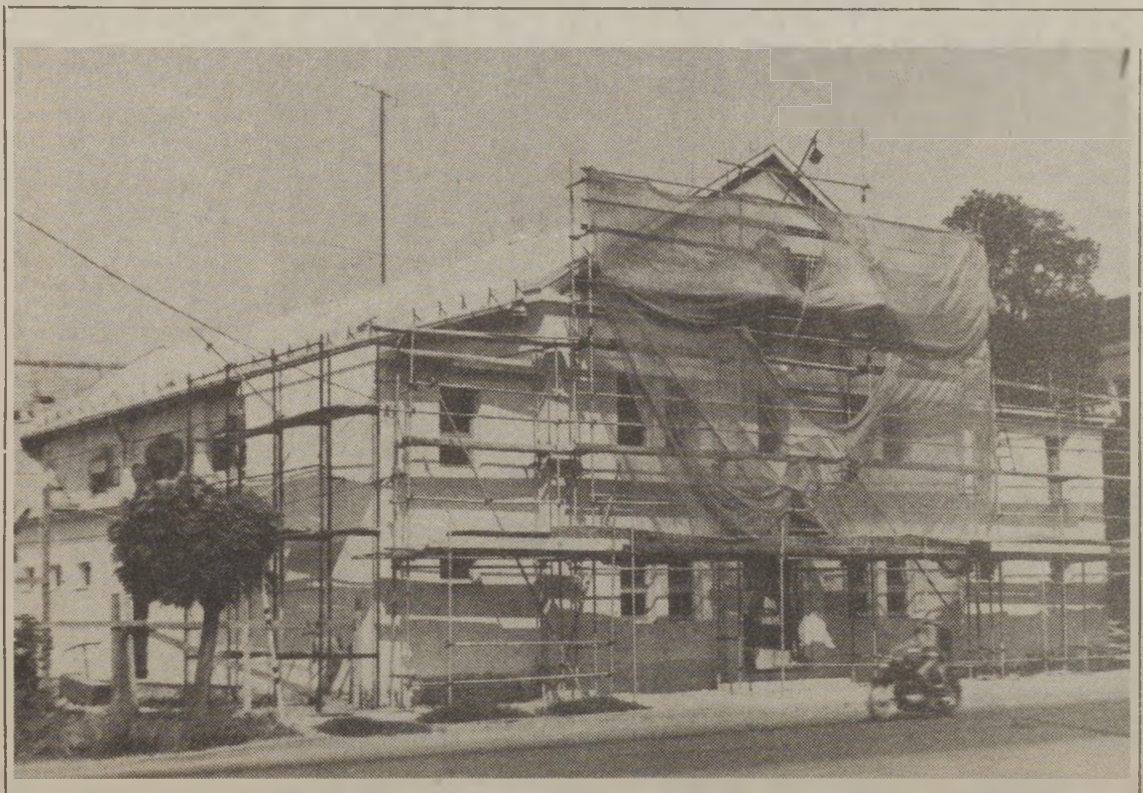
— *Nem bántam meg, hogy a MÁV-hoz szegődtem* — vallja a javakorabeli vasutas, aki két év múlva nyugdíjas lesz. — Lakatosként kezdtem dolgozni, de elsajátítottam a központifűtés- és gázszerelő szakmát is. Így lettem 1966 márciusában a főnökség központifűtés- és gázszerelő építésvezetőségének a csoportvezetője.

Az igazgató irodájának falára függesztett térképen piros, rózsaszínű és zöld mágnes „zsetonok" jelzik, hogy hol dolgoznak jelenleg a főnökség hetven szocialista brigádjának szakemberei.

— *Jelenleg Hidasnémeti állomás szociális épületében ügyködik csoportom több tagja* — mondja Lukács József. — *A többiek az ország különböző helyein dolgoznak.* Vannak, akik Füzesabonyban és a dunaújvárosi kenőolajtárolóban szerelik a központi fűtést. Nemrég fejeztük be a miskolciak 440 személyes szociális épületének fűtés-szellőzési és légkondicionálási munkáit. *Olyan emberekkel dolgozhatok, akik értik a szakmát,* és sokszor csoportvezető nélkül is boldogulnak.

— Lukács József szerénysége, embersége közismert nálunk — jegyzi meg *Puskás György* igazgató. — Bízik az emberekben. *Alapszervezeti párttitkárként is ebben a szellemben tevékenykedik.* Irodájának ajtaja mindig nyitva áll a dolgozók előtt. Szívesen foglalkozik ügyes-bajos dolgaikkal, s ha tud, segít. Mint gazdasági szakember is kitűnő munkatárs.

Buzgó Ferenc



Tavaly májusban kezdték meg a szegedi vasutasok művelődési házának tatarozását, felújítását. A nyolcmillió forint értékű korszerűsítést előre láthatóan novemberben fejezik be.
(Laczkó Ildikó felvétele)

Kommunista műszak

A rokkantakért...

A *békéscsabai* pályafenntartási főnökség 218 dolgozója a szeptember 5-i szabad szombatját munkával töltötte. Kommunista műszakjuk során *Gyomán* és *Belsőkamaraszpuszta* megállóhelyen összesen 1130 méter hosszú peronszegélyt alakítottak ki, *Mezőtúr* és *Nagylapos* között pedig betonaljcserével megszüntettek egy korábbi lassújelet.

A munkáért járó 31 ezer forint bért felajánlották a MÁV Kórház baleseti utókezelő osztályának.

★

— Rokkantaknak díjmentesen. A Szombathelyi Haladás VSE vezetői — a rokkantak nemzetközi éve alkalmából — engedélyezték, hogy januártól az év végéig a vasutas rokkantak díjmentesen látogathassák az egyesület rendezvényeit, sportmérkőzéseit.

Ez a szövetkezetek városa

Szarvasi változások

Milyen árukat szállítanak vasúton Szarvasról? Amikor ezt a kérdést feltettem *Földes Lajosnak*, az állomás főnökének, rámutatott a szekrénye egyik polcán látható kis kirakatra, amely felett egy tábla lógott, a következő felirattal: *„Szarvas város termékei."* Van ott csomagolt rizs, labda, éjjeli lámpa, különböző műanyag szatyrok, játékok stb.

— Ezek a tárgyak természetesen csak egy részét képezik azoknak a termékeknek, amiket a vállalatok az ipari és a mezőgazdasági üzemek fuvarozására feladnak — mondja Földes Lajos. — *Egyébként 20 ügyfelünk van, s ezek mintegy hetven féle árut szállíttatnak vasúton.* A fuvaroztatók közül a szövetkezetek vannak többségben. Mondják is, hogy Szarvas a szövetkezetek városa.

— Az idén januárban adták át az új felvételi épületet, valamint Mezőtúr—Orosháza között a megerősített vágányhálózatot. A rekonstrukció hogyan érezteti hatását az állomás munkájában?

— Az itt dolgozók munkakörülményei lényegesen megjavultak és a termelés grafikonja is jóval feljebb szökött. Korábban a mezőtúr—orosházi vonalon csak korlátozott súlyú kocsik közlekedhettek, azok is csökkentett sebességgel. Ez azt jelentette, hogy az exportra menő, illetve az importból jövő árukat Mezőtúron át kellett rakni. *A megerősített vágányokon most már közlekedhetnek a nagy tengelynyomású négytengelyes kocsik, vagyis az exportra menő áruval itt is megrakhatjuk a kocsikat.* Ugyanez a helyzet az ide érkező import árukkal is. A 300 millió forintos rekonstrukció eredményeképpen így lényegesen tehermentesítjük a szajol—lökösházi és a szeged—békéscsabai fővonalakat.

— *A régi és az új között igazán nem nehéz különbséget tenni* — vette át a szót *Barta Józsefné* kocsirakományos raktárnok, az állomás szakszervezeti bizalmija. — *Ma már rágondolni is rossz, hogy annak idején kiégett, füstölgő kályhákban tüzeltünk.* Tisztálkodásunkat mindössze egy vízcsap szolgálta, de az sem lényegtelen, hogy a kopott, ódon falak is lehangolóan hatottak ránk. Jó érzés viszont arra gondolni: közeledik a tél és kellemes, szabályozható meleg vár ránk a szolgálati helyeken. *Ami a dolgozóink tisztálkodását illeti, hideg-meleg zuhanyzók állnak rendelkezésünkre. No és az sem lényegtelen, hogy kaptunk három hűtőszekrényt is.* Sajnos problémánk is van. A felvételi épület fűtésére olyan kazánt állítottak be, amelynek a tüzelése rendkívül nehézkes; másfél méter magasan van ugyanis a tűztér nyílása. Mire a fűtő belapátolja a szenet, bizony elfárad a karja.

Barta Józsefné, vagy ahogyan munkatársai szólítják, Ibike igen nagy tiszteletnek örvend az állomáson. Öt gyermeket nevel, s emellett közmegelégedésre látja el szakszervezeti tisztségét. Az idén például huszonhárman nyaraltak a szarvasi vasutasok közül. Olyan is volt, aki Olaszországban járt.

A felvételi épület folyosóján pontosan egy tucat *„Élenjáró Szolgálati hely"* oklevelet számolok meg. Az is feltűnik, hogy a forgalmi iroda belső ablaka teli van a különböző városokból, országokból írt képeslapokkal.

— Mi semmit sem titkolunk el egymás elől — mondja az állomásfőnök. — Akár magán-, akár közügyről van szó, nyílt kártyákkal játszunk.

A munkálatok még nem fejeződtek be. A MÁV Szak- és Szerelőipari Főnökség most végzi az állomás villamosítását. A Kőrösi vasúti-híd felújítása pedig csak szeptember vége felé fejeződik be. Addig húsz kilométeres lassújellel közlekednek rajta a vonatok. A forgalom ennek ellenére jóval meghaladja a tavalyi szintet. 1980. első félévében például 180 ezer tonna árut kezeltek. Ez a szám az idén 55 ezerrel növekedett. Ezenkívül minden egyéb tényező (kocsiállás, rakodás stb.) javult. A személyszállítás is mintegy 20 százalékkal növekedett. Ennek egyik oka a Szarvas környékén nemrégen létesített ezerszemélyes kemping, ahová a nyári hónapokban nagyon sok diák érkezett.

— Szarvas állomásnak milyen a kapcsolata a város, illetve a termelő üzemek vezetőivel?

— Jómagam a város társadalmi és gazdasági vezetőivel legalább olyan szoros kapcsolatban állok, mint a vasutasokkal, de a munkatársaim között is vannak közéleti emberek. Ennek is része van abban, hogy az utóbbi öt évben öt dolgozónk kapott lakást. Jó az együttműködés a fuvaroztatókkal is.

Séra Sándor

„Rangot" a rangnak

Több megbecsülést az egyenruhának

Nosztalgiával gondolok vissza az ötvenes évek elejére. Akkor még volt tekintélye az egyenruhának. Emlékszem, sokáig könyörögtem édesapámnak — kezdő vasutas koromban —, hogy adjon nekem egy használt egyenruhát. Ezt aztán közösen rendbehoztuk és büszkén feszítettem benne.

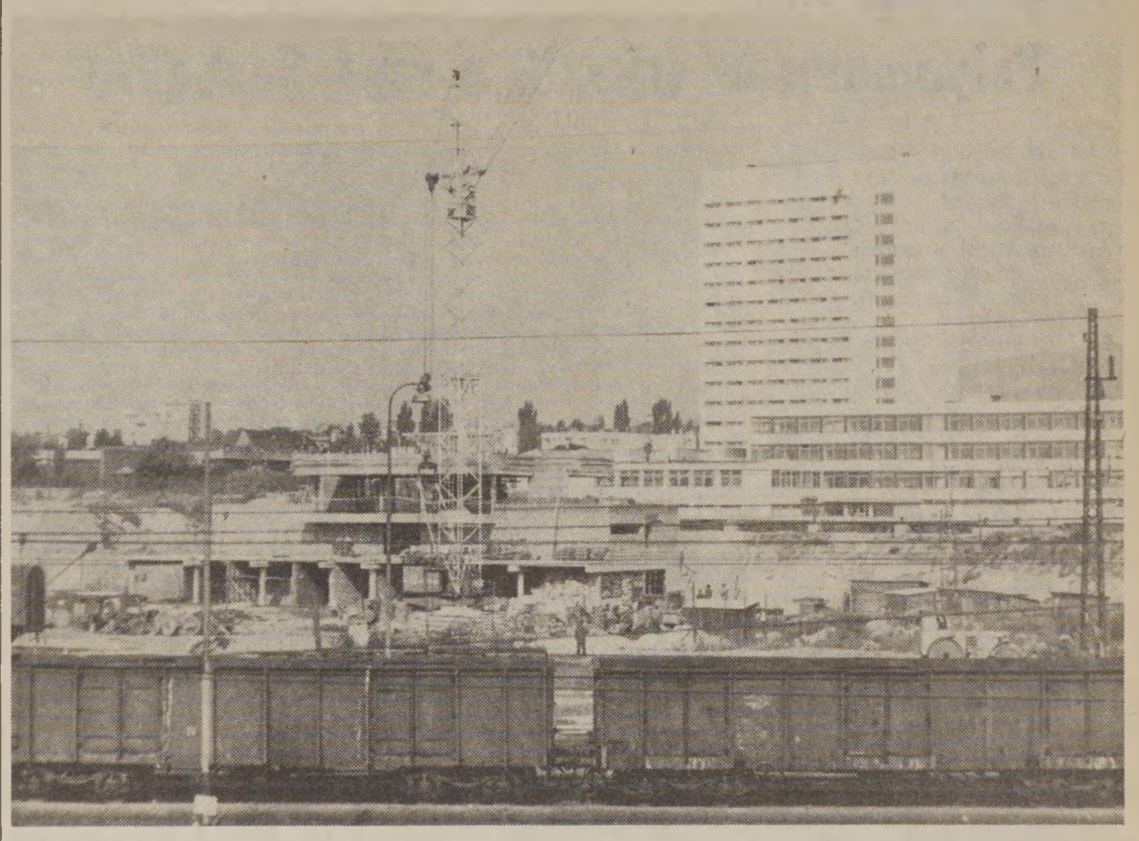
Arról nem is beszélek, amikor megszereztük a szakvizsgát és az aranyozott szegélyű vállap felkerült az egyenruhánkra. Akkortájt minden vasutas egyenruhában járt, és tisztelegtünk is egymásnak.

Napjainkban már más a helyzet. Az egyenruhának nincs meg az előírt becsülete. Külön fejezetet érdemelne az ing viselése. Ha lehet tarkaságról beszélni, azt hiszem, a MÁV-nál hordják az ország boltjaiban kapható összes színvariációt, annak ellenére, hogy a fehéret, illetve a kéket rendszeresítették.

Érdemes lenne visszaállítani az egyenruha tekintélyét, mert az fegyelemre, a vasút iránti hűségre is kötelez.

Szőgyéni Bertalan

Az építők között Kelenföldön



A tervek szerint halad Kelenföld állomás átépítése. Felújítják, korszerűsítik az elhasználódott vágányhálózatot és a felvételi épületet is. Az itt dolgozó vasutasok munkakörülményei lényegesen javulnak majd az átépítés befejezése után.

1. kép: A korszerű biztosítóberendezési épület látképe

2. kép: A Közmű- és Mélyépítő Vállalat cölöpalapozó gépe könnyíti a nehéz munkát

3. kép: Az ideiglenes vágánykorrekciót a Mélyépítő Vállalat dolgozói végzik

4. kép: Már elkészült a vágányok alatt húzódó utasaluljáró, amelyet a KÉV Metró 36. építésvezetőségének dolgozói készítettek.

(Óvári Árpád felvételei)



MUNKÁSOK AZ ÜZEMBEN

Ők írják a történelmet

A nyár derekán ünnepelte félévszázados jubileumát a MÁV Gépjavító Üzem, az egykori „Kapagyár". Történetéről, fejlődéséről akkor számot adtunk a lapban. Ezúttal olyan emberekről írunk, akiknek az élete összefonódott az üzem históriájával.

Lépést tartani!

Szabó András a „sétálási idő" első napját tölti — vagyis megkezdte a nyugdíj előtti szabadságát.

— *A háború elől jöttem az üzembe* — emlékezik. — *Úgy gondoltam, ha a vasútnál dolgozom, nem visznek el katonának. Tévedtem . . .*

Egy évet sem dolgozhatott új helyén, amikor 1942-ben ő is az orosz frontra került. Sorsa a jobbik: *hadifogság* lett. 1947-ben, huszonhat évesen, negyvenöt kilóval jött vissza és állt munkába újból.

— *Megijedtem, mi lesz itt velem?* Az emberek mindig somfával a kezükben járkáltak, azzal emeltek négyesével egy-egy sínt. Az üzem romokban, országszerte felszaggatott vágányzat . . . Elképzelhetetlenül szegényes felszereléssel, elavult gépekkel kezdtünk. Új erőt adott aztán az üzem „technikai forradalma", az ötvenes-hatvanas évek fordulója — mondja. — Akkor kezdtünk el foglalkozni pályafenntartási gépekkel és alkatrészeik gyártásával. Bújtam is a könyveket esténként, hogy lépést tarthassak.

De nemcsak a szakirodalom tanulmányozásában merült el Szabó András. Munkásszállói estéin — mert mindvégig ott lakott, családjától távol —, hanem a politikai tudományokban is jártasságot szerzett. *Tizetön évig vezetett szemináriumokat a munkahelyén. 1947 óta párttag, propagandista, az alapszervezeti vezetőségben időrendben három tisztet töltött be.* Munkatársai közben műhelybizottsági titkárnak is megválasztották.

A kiváló dolgozó kitüntetések és a vezérigazgatói dicséretek után az idén a *Munka Érdemrend* bronz fokozatával tüntették ki.

Csak szívvel lehet...

Energikus ember *Szanyi István* is. Eredetileg vasesztergályos, majd technológus lett a gyártáson. 1945 óta dolgozik az üzemben.

— Váciakkal, a barátaimmal jöttem én ide — szól önérzetesen. — Még énekkart is alakítottunk, a *Kapagyári Dalárdát.* Együtt jártunk tsz-t patronálni, agitálni is. Lelkesedés az volt elég, ha már fizetés nem is. Illetve volt az, csakhát mire a piacra ért vele az ember, alig ért valamit. Aztán az újjáépítés mellett csináltunk olajütőt, kocsitengelyt, azzal *irány a falu!* Kaptunk érte kukoricát, meg lencsét. Üzemi bizottságunk osztotta szét a dolgozók között . . .

Most azt mondja, hogy mire felépült, megvalósult az új, korszerű üzem, addigra *„már a szívét is beépítette egy kicsit . . ."*

Munkagéppel a forgalomban

Urbán Ferenc lakatos harminc éve szolgálja a vasutat. A Vörös Csillag Traktorgyárban szabadult, majd az Északi Járműjavítóban kezdte a szakmát. A „munkával együtt" került ide, hat társával 1959-ben, a „nagy ugrás" idején, amikor a kisgépekről nagyra váltottak. Vasútbiztosító berendezések gyártásán dolgozott akkor az északiban — ezek egyes alkatrészeinek készítése ide került — s ő maga is. Azóta már a *nagygépgyártó I.* műhely vezetője.

— *Az aljköztömörítők után következtek a kitérőaláverők. Most az univerzális darun dolgozunk. Már a huszonnyolcadiknál tartunk.* Nagyon ügyes kis „járgány": emel, önmagát megrakja, a kívánt irányba billent. Erős, gyors, mozgékony és szép is. Ritkaság egyébként, hogy munkagépet szívesen látnak a forgalomban, de *ezeket az UD-ket még a nemzetközi gyors előtt is elengedik, és akkor nekünk is tisztelegnek. Mit mondjak na, roppant jó érzés . . .*

Aki ezt mondja, hat éve pánttag, tagja *a MÁV és a közlekedés kiváló brigádja* címmel kitüntetett Vörösmarty szocialista brigádnak. Az idei vasutasnapon *vezérigazgatói dicséretben részesítették.*

Kiváló újító, és Pestimrén, a lakóhelyén, csodájára járnak rózsáinak és galambjainak.

A Gagarin-brigáddal

Tarjányi István már az üzemnevelte generáció képviselője. Kamaszfejjel került ide.

— A bátyámhoz jöttem vakációzni 1958-ban. Az udvarukban lakott *László Sándor bácsi*, aki itt volt villanyszerelő. *Megmutatta az üzemet, s már nem is mentem haza Kiskunfélegyházára. Segédmunkásként kezdtem, korengedéllyel. Nagyon sok segítséget, szerető törődést kaptam itt* — folytatja, és a hála érzésével sorolja az akkori idősebb szakik nevét: — *Tornai Pista, Nagy Józsi bácsi, Vágvölgyi János . . . Még most is be-bejárnak a régiek közül, s biz' isten: majdnem elbőgöm magam, amikor odajönnek hátulról a géphez, megcsókolnak: na, mi újság barátom?*

Ő volt az üzem első szocialista brigádjának, a *Gagarin* brigádnak az alapítója. Tizenhét éve párttag; munkásőr, a szakszervezeti bizottságban a közgazdasági bizottság vezetője. Az üzemben dolgozó hatszáz ember bizalma kötelezi mindenütt a helytállásra.

Kiemelkedő társadalmi és gazdasági munkájáért az idén *miniszteri dicséretet* kapott.

Sipka Tamás





Őszi forgalom ✦ Őszi forgalom ✦ Őszi forgalom ✦ Őszi forgalom ✦ Őszi forgalom

Szeptember 7-től

Folyamatosan érkezik a répa Sarkadra

Ráfai Ferenc főfelügyelő, Sarkad állomás árupénztárosa az idén jubilál. Éppen negyedszázada annak, hogy a vasút részéről szervezi, irányítja a cukorrépa kampányt.

— Hogyan készültek fel az idei szezonra?

— Augusztus 18-án tartottuk az egyeztető értkezletet a Sarkadi Cukorgyárban — mondja. — A megállapodás szerint *az idén 220 650 tonna répát szállítunk.* Ez lényegesen több, mint az elmúlt évben, hiszen akkor 189 500 tonna répát fuvaroztunk. Ennek megfelelően a kampány is tovább tart. A cukorgyár szeptember 8-án kezdte a répa feldolgozását. *Az első cukorrépaszállítmányt szeptember 7-én fogadtuk.* A gyár három műszakban, folyamatosan üzemel január közepéig. Kiszolgálását három pár tehervonattal és három répavonattal végezzük.



Ráfai Ferenc árupénztáros
(A szerző felvétele)

Az állomásra három irányból érkezik a répa: *Szabadkígyós, Lökösháza, Kétegyháza* és *Csorvás*, illetve *Murony—Mezőberény—Gyoma* térségéből. Csorvás a sarkadi cukorgyár nagy réparakodó állomása. Ezért innen mindennap közvetlen forda, illetve répavonat érkezik, ugyanúgy, mint Lökösházáról. Muronyból a hét első három napján, Mezőberényből és Gyomáról pedig a hét utolsó négy napján kapnak répát.

— *A réparakodó helyeken a gyár időben megkötötte a szerződéseket az állomásokkal* — folytatja. — *A rakodáshoz a díjszabásban előírt kedvezményeket a vasút biztosítja. Szombat déltől hétfő reggelig például kocsiállás-pénzmentes rakodást biztosít a vasút.*

A kampány téli időszakára is felkészültek. Az üzemfőnökségen történt egyeztetés alapján — az elmúlt évekhez hasonlóan — a dolgozók részére védőruhát és forró teát biztosítanak. Ugyanezt kapja a vonatkísérő személyzet is. Az előző évekhez viszonyítva a melegétel-ellátásban is előre léptek. A vasutasoknak napi nyolc forintért rendszeresen tudnak ebédet adni.

Az állomás létszáma a cukorrépa kampány idején csaknem megduplázódik. *A nyugdíjasok segítenek abban, hogy fennakadás nélkül ki tudják szolgálni a gyárat.* A cukor elszállításáról is az állomás gondoskodik. Szeptemberben és októberben a FÜSZÉRT-nek, novemberben és decemberben a FÜSZÉRT-en kívül a nyírségi tárolónak is szállítják a cukrot.

A kampány ideje alatt *116 ezer tonna répaszeletet is vasúton kell elfuvarozni*, részben a répafeladó állomásokra, részben pedig Szegedre és a Nyírségbe. Ez naponta mintegy 20-25 kocsi többlefeladást jelent. Szeptemberben, októberben és decemberben melaszt szállítanak a szeszgyáraknak, naponta 8-10 kocsival.

A cukorgyár a kampány idejére tíz kocsit is bérelt. Ezekkel a gyártelep anyagmozgatását végzik. A gyárnak saját mozdonya és tolatócsapata van. A személyzetet a vasút vizsgáztatja.

— A cukorgyárnak — kisegítés céljából — *az idén négy raktárnokot, a mérlegházhoz négy beméró raktárnokot és egy vágányszámla vezetőt is adunk.* Oda irányítottunk nyolc lakatost is, akik az Elfánál a répa vízzel való megtisztítása után a kocsikat teszik ismét üzemképessé — fejezte be tájékoztatóját Ráfai Ferenc.

K. F.

Nyíregyházi helyzetkép

A megyei tanács is támogatja a szervezett, gyors rakodást

Szabolcs-Szatmár megyében az őszi szállítási feladatok közül legfontosabb a mezőgazdasági termékek fuvarozása. Ebben a megyében bőven terem alma, burgonya és cukorrépa. Nyíregyházán a forgalom várhatóan 10-15 százalékkal megnövekszik, nem kis munka lesz a havi 130-140 ezer tonna áru elszállítása.

— Lesz-e elég mozdony és vagon, s milyen az állapotuk? — kérdeztem *Buczkó Ferencet*, a nyíregyházi körzeti üzemfőnökség vezetőjét.

— *Járműből soha sincs elég, az állapotukra azonban nincs panasz. A felújításhoz időben hozzákezdtünk. A mozdonyjavítónkban nem volt megállás. Arra törekszünk, hogy megbízható mozdonyok hagyják el a pályaudvarokat, ha nem kell javítással időt vesztegetni, már nyerünk a szállításban.*

— Munkáskézben nincs hiány?

— Üzemfőnökségünkre nem jellemző a létszámhiány. Inkább az okoz gondot, hogy nagy a mozgás; sok a ki- és a belépő. A betanulási idő mindenképpen kiesést jelent.

— Mennyi jut ösztönzésre?

— Az üzemfőnökség dolgozói között — ezekben a nehéz hónapokban — 146 ezer forintot osztunk szét. *Természetesen csak azok kaphatnak jutalmat, akik segítik a vonatforgalom minél jobb lebonyolítását.* Ilyenkor többet kereshetnek a forgalmisták, a váltókezelők, a sarusok, a kocsivizsgálók, az állomásirányítók, a raktárnokok... Persze a célkitűzéseket teljesíteni kell.

— Mik a feltételek?

— A tonnatervet két százalékkal kell túlteljesíteni, a kocsitartózkodási időt legalább fél-egy órával szeretnénk rövidíteni és ügyelünk arra is, hogy a megrakott kocsik minél előbb útnak indulhassanak.

— Hányan részesülhetnek a jutalomból?

— Több mint négyszázan. Azoknak az állomásoknak és szolgálati helyeknek a dolgozói kapnak belőle, akik sokat tesznek a tervek teljesítéséért. *Különösen sok teendő vár Nyíregyháza, Tarcal, Tiszalök, Nyírbogdány, Kisvárda vasutasaira.*

— Mi okozza a legtöbb gondot?

— *Ilyenkor ősszel a fuvaroztatók nagyon sok kocsit igényelnek. Néha többet is, mint amennyire szükségük van.* Sajnos sok vállalat, főként ha szombaton, vagy vasárnap érkezik az áru, hozzá sem kezd a rakodáshoz, a kocsik két három napig is ott vesztegelnek az iparvágányokon, pedig másutt nagy szükség lenne rájuk.

— Mit tesznek azért, hogy ütemesebb legyen a rakodás?

— Megpróbálunk jó kapcsolatokat kialakítani, hátha a baráti szó többet ér. *A napokban a megyei tanács is tárgyalt a szállításról, az őszi forgalomról. Ott is elhangzott mennyire fontos, hogy az alma, a gyümölcs, a konzerv mindenhová időben megérkezzék.* A határozat külön felhívja a figyelmet a jól megszervezett, gyors rakodásra. Erre a tanács levélben is felkéri a partnereket, reméljük, nem eredménytelenül.

Egyébként a mezőgazdasági termékek fuvarozásán kívül az építőanyagok és az energiahordozók gyors továbbítását is szívügyünknek tekintjük. Arról sem feledkezhetünk meg. Megszoktuk már: *az őszi csúcsban nagyobb teljesítményre van szükség!*

cs—gy

AKTÍVAÉRTEKEZLET

(Folytatás az 1. oldalról)

— *Az őszi forgalom idején sem szabad azonban megfeledkezni a biztonságról* — folytatta a vezérigazgató-helyettes. — Erre azért szeretném felhívni a figyelmet, mert ebben az évben több — mindannyiunk számára figyelmeztető — esemény történt. *Riasztóan emelkedett a személyszállító vonatokat ért balesetek, illetve veszélyeztetések száma.* Az üzemi balesetek az első két hónapban 11 százalékkal szaporodtak, a munkából kiesett napok mennyisége pedig 20 százalékkal nőtt. A balesetek számának növekedése a debreceni, a szegedi és a szombathelyi igazgatóság területén 50—60, a záhonyi üzemigazgatóságnál pedig 26 százalékos.

A balesetvizsgálati jegyzőkönyvek tanúsága szerint *mindez a fegyelmezetlenség és az utasításokkal ellentétes munka következménye*, ami bizonyítja a középvezetők irányító és ellenőrző munkájának a gyengeségét is. A következő hónapokban minden eszközzel meg kell szilárdítani az üzemi rendet, valamint a munka- és a technológiai fegyelmet. *Enélkül nem lehet eredményes szállítási tevékenységet folytatni!*

Mészáros András tájékoztatója után a tanácskozás résztvevői elmondták gondjaikat, tapasztalataikat, javaslataikat az őszi forglom szervezésével és a zavartalanabb szállítás lehetőségeinek megteremtésével kapcsolatban. A vitában elhangzottakra *Szűcs Zoltán* vezérigazgató és *Mészáros András* vezérigazgató-helyettes válaszolt.

K. S.

A vágyból valóság lett

1961 szeptemberében több fiatal jelentkezett ipari tanulónak a miskolci fűtőházhoz. Közöttük volt *Kocsis József* is, a miskolci vontatási főnökség mozdonyvezetője.

— *Húsz évvel ezelőtt valamennyien azzal a szándékkal jelentkeztünk ipari tanulónak, hogy egyszer mozdonyvezetők leszünk* — mondja Kocsis József. — *Az én vágyam teljesült.* A vizsgák után lakatossegéd lettem a mozdonyműhelyben, majd 1968-ban már gyakornokként utaztam. A tanfolyam elvégzése után mozdonyvezető lettem.

Amikor egy-egy újabb típusú dízellel gyarapodott a főnökség, *Kocsis József volt az első, aki elsajátította annak kezelését és típusvizsgát tett.* Széles körű műszaki érdeklődése a közélet dolgai iránti fogékonysággal, társadalmi aktivitással párosult. Megbízatásainak sorát felsorolni is nehéz. A körzeti üzemfőnökség pártvezetőségének tagja, járásbírósági ülnök, munkásőr és politikaiszeminárium-vezető. A 31. vasutasnapon pedig átvehette a *Kiváló Munkáért* kitüntetést.

Sepsi Gyula

MEZŐHEGYES

Megkezdődött a répakampány

Az őszi forgalomban a legtöbb munkát a cukorrépa szállítása adja. A szegedi igazgatóság területén (minden eddiginél többet) *egymillió tonna répát* kell a feldolgozó gyárakba szállítani. Ennek nagy része az igazgatóság területén működő *mezőhegyesi* gyárba kerül.

Az igazgatóság és a Mezőhegyesi Cukorgyár vezetői augusztus közepén megállapodást írtak alá, amelyben rögzítették a répakampánnyal kapcsolatos feladatokat, meghatározták a konkrét tennivalókat. Döntöttek arról is, honnan, milyen vonattal viszik a répát. Az alapos felkészülésre szükség volt, hiszen az idén a tervek szerint a tavalyinál 60 ezer tonnával többet, mintegy

200 ezer tonna répát szállítanak vasúton a gyárba.

— Az idei kampány szeptember 4-én kezdődött és előreláthatóan 120 napig tart — mondja *Czikora Sándor*, Mezőhegyes állomásfőnöke. — A répaszállítás nagy feladat elé állítja a csomópont dolgozóit. Ennek oka elsősorban az, hogy Földeák, Makó állomásokról kis teljesítményű, M32-es dízelmozdonyokkal hozzuk be a répát, ezért *több vonatot kell összeállítani.*

— Milyen gondjaik vannak?

— A forgalmi utazók létszáma tovább csökkent, 13 dolgozónk pedig másutt van kirendelésben. Dízelmozdonyvezető-hiány miatt gőzmozdonyokat üzemeltetünk, fűtőnk viszont kevés van. Ezért határoztunk úgy, hogy azok a mozdonyvezetők,

akik a répaszállítás idején mozdonyfűtői munkakörben dolgoznak, külön prémiumot kapjanak.

A vontatási telepen átcsoportosítják a munkaerőt. A gyárban szezon idején 28 vasutas dolgozik. A létszám egy részét eddig nyugdíjasokkal pótoltuk. Most — mivel az idős emberek nem vállalják a munkát — belső átcsoportosítással ellensúlyozzuk a hiányzó munkaerőt.

— Milyen intézkedéseket tettek még a sikeres szállítás érdekében?

— Részletesen szabályoztuk az egyes dolgozók feladatait, az állomás technológiáját pedig a kampány idejére megváltoztattuk. Arra törekszünk, hogy a forda- és irányvonatokkal, valamint a menetrend szerinti tehervonatokkal érkező répa mielőbb a gyárba kerüljön.

Az állomásfőnök elmondotta, hogy a répán kívül még 7 ezer tonna mészkő és 600 tonna koksz érkezik a gyárba. Ott pedig,

feldolgozás után mintegy 30 ezer tonna cukor, 15 ezer tonna melasz és napi 300—500 tonna répaszelet kerül vagonokba.

Megállapodtak a gyárral abban is, hogy torlódás esetén az állomás M32-es tolatógépe a gyár iparvágányán térítés ellenében tolatást végez. Tavaly ilyen címen 250 ezer forint bevételhez jutott a vasút.

A szállítási feladatok sikeres megvalósítását a csomópont dolgozói minden lehető eszközzel segítik. A vontatási kocsiműszak dolgozói vállalták, hogy a teherkocsik kisebb javításait helyben elvégzik. Így nem kell a kocsikat Szegedre, a műhelybe küldeni.

Az első, répával rakott vonat Orosházáról szeptember 4-én érkezett.

A szezon első négy napján még 9, répával rakott vonat futott be a mezőhegyesi állomásra, 3300 tonna súllyal.

Gellért József

Megszólalt a csengő

Szegeden, a Bebrits Lajos vasúti szakközépiskolában szeptember 1-én 681 diák jelent meg az ünnepélyes tanévnyitón. Közülük 197-en most kezdik középiskolai tanulmányaikat. Az első évfolyamon két-két vasútforgalmi és vasútgépészeti osztályba 129-en, a vasúti biztosítóberendezési és postai távközléstechnikai osztályba pedig összesen 68-an iratkoztak be.

Polgári védelmi gyakorlat

A közelmúltban kétnapos polgári védelmi gyakorlat színhelye volt *Püspökladány* állomás. A gyakorlaton az önvédelmi egységek adtak számot felkészültségükről.

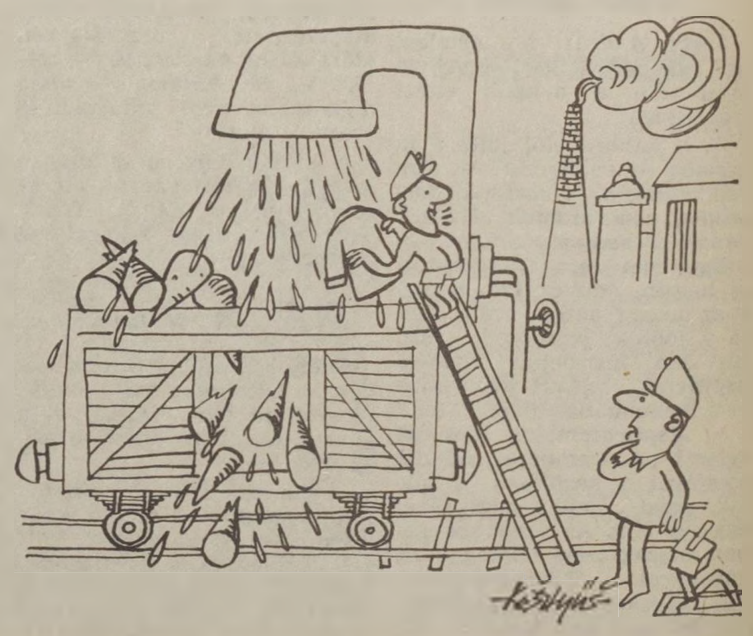
Gyorsan és biztonságosan dolgoztak az üzemi tűzvédelmi egységek, és a „megrongálódott" pályatestet is rövid idő alatt helyreállították a pályafenntartás dolgozói. A gyakorlatot megtekintő szakemberek kiválónak minősítették az olajtároló mellett keletkezett tűz oltásában résztvevők munkáját.

A gyakorlat befejezése után a körzeti üzemfőnök és a polgári védelmi szervezet parancsnoka jutalmakat adott át.

Zs. B.



— Pista bácsi, hány cukorrépával kéri?..



— Kimosatom vele a munkaruhámat is...

(Kesztyűs Ferenc rajzai)

MÁV kollektív szerződés 1981–85. (8.)

A kollektív szerződés elmúlt években történt módosítása, valamint az új tervezetének vitája során több olyan javaslat hangzott el, amely arra vonatkozott, hogy a kollektív szerződés a korábbinál jóval szélesebb körben tegye lehetővé a saját tulajdonban levő személygépjárművek hivatalos célra való használatát. Ezzel kapcsolatban a következőkről tájékoztatjuk olvasóinkat.

Hivatalos kiküldetést (külszolgálatot), illetve egyéb munkafeladatokat általában a menetrend szerint közlekedő közforgalmú tömegközlekedési eszközök igénybevételével kell teljesíteni. Az elmúlt egy-két évtizedben az ügyintézők és vezető beosztású dolgozók gyakran vállalati személygépkocsit vettek igénybe ilyen célra. Ma már sok vasutasnak van személygépkocsija. Ez indokolttá tette, hogy alkalmanként egyes munkakörökben gazdaságossági szempontok alapján, a dolgozók hivatalos célra is használhassák saját gépjárművüket (gépkocsit vagy motorkerékpárt).

Kiküldetés saját gépjárművel

A jogszabály szerint hivatalos kiküldetésre személyi tulajdonban levő gépjármű csak akkor engedélyezhető, ha igénybevétele más lehetőségekhez képest *a munkáltató számára gazdaságosabb, és a gépjárműre CASCO biztosítást kötöttek.*

A gazdaságosság vizsgálatánál nemcsak a ténylegesen felmerülő költségeket kell figyelembe venni, hanem a munka eredményességét, hatékonyságát is.

Az engedélyezés és a költségtérítés szempontjából különbséget kell tenni az eseti és a rendszeres használat között. *Rendszeresnek tekinthető a gépjármű használata akkor, ha a gépjárművet a munkanapok többségében vagy rövid időközökben (egy-két naponként) rendszeresen veszik igénybe.*

Az eseti használat nincs munkakörhöz kötve. Engedélyezése a már ismertetett szempontok szerint és az e célra biztosított költségkereten belül a szolgálati hely vezetőjének hatáskörébe tartozik. *Az eseti használat engedélyezésére vonatkozóan a kollektív szerződés nem tartalmaz szabályokat.* A jogszabály szerint ilyen esetben a dolgozó részére a munkafeladat teljesítéséhez ténylegesen szükséges távolság és az egy kilométerre megállapított térítési díj szorzata szerinti költségtérítést kell fizetni. Az egy kilométerre járó költségtérítés összegét a Munkaügyi Minisztérium a benzinároktól függően közleményben határozza meg. *(Jelenleg 3,50 Ft kilométerenként.)*

Azokat a munkaköröket viszont, amelyben a rendszeres használat engedélyezhető, a kollektív szerződésben kell felsorolni. *A MÁV Kollektív Szerződés 63. §. (2) bekezdése tartalmazza azokat a munkaköröket, amelyekben a rendszeres használat engedélyezhető.* Természetesen ilyen engedély kiadására is csak akkor kerülhet sor, ha ezt a gazdaságossági szempontok indokolják.

Rendszeres használat engedélyezésekor az esetenkénti elszámolás helyett a dolgozó részére csak átalány fizethető. Az átalány összegét vagy felső határát igazgatósági (önálló elszámolási egység) függelékében kell meghatározni. Az átalány összegét az adott munkafeladatok ismeretében, a havi szükséges kilométer teljesítmény és az eseti elszámolásnál alkalmazandó kilométer térítési összeg alapján *úgy kell meghatározni, hogy az átalány csak a tényleges költségeket fedezze és ne jelentsen keresetkiegészítést.* Az említett jogszabály meghatározza az átalány megállapítása során figyelembe vehető kilométer távolság felső határát is.

Ha a dolgozó bármely okból az adott hónapban 10-nél több munkanapon a saját gépkocsiját hivatalos célra nem használta, illetve az átalány megállapításánál figyelembe vett havi kilométer 50 százalékánál kevesebbet utazott, a megállapított átalánynak csak az arányosan csökkentett összege fizethető.

A körülmények lényeges változása esetén az átalányt is módosítani kell. Helyességét évenként felül kell vizsgálni.

Azok, akiknek saját gépjárművük hivatali célra való rendszeres használatát engedélyezték, *a munkafeladatok teljesítéséhez vállalati gépkocsit nem vehetnek igénybe és egyéb utazási költségtérítést sem kaphatnak.*

Felelősségre vonás hanyag munkáért

A VI. ötéves terv időszakában a vállalati gazdálkodás hatékonyságának növelése az egyik legfontosabb követelmény. Ennek a MÁV 1981—85. évekre szóló kollektív szerződésében is tükröződnie kellett.

A kollektív szerződés e cél megvalósítását egyrészt a hanyag munkát végzők eddiginél szigorúbb és következetesebb felelősségre vonásával, másrészt a kiemelkedő munka fokozottabb erkölcsi, anyagi elismerésével teszi lehetővé.

A vasútüzem zavartalan működését különösen veszélyeztetik az igazolatlan mulasztások. A kollektív szerződés tervezetének előkészítése, vitája során a vasutasok többsége helyeselte és időszerűnek tartotta az igazolatlan hiányzók elleni határozottabb fellépést.

E törekvést valósítja meg a kollektív szerződés 61. § (6—7) bekezdése, valamint a 85. § rendelkezése.

A 61. § (6) bekezdése a kiemelt forgalmi jutalék, a 85. § pedig az év végi részesedés kötelező csökkentését, illetve megvonását írja elő, igazolatlan hiányzás esetén. A csökkentésről, megvonásról nem kell a munkáltatónak külön határozatot hoznia. Az igazolatlan mulasztás megállapításától számított 15 napon belül írásban kell erről értesíteni a dolgozót. *A dolgozó munkaügyi vitát csak abban a kérdésben kezdeményezhet, ha nem mulasztott igazolatlanul.* A csökkentés, illetve megvonás ugyanis az igazolatlan hiányzás esetén nem tartozik a szolgálati vezető mérlegelési körébe, mert az a kollektív szerződés rendelkezése alapján az igazolatlan mulasztással kötelezően együtt jár.

A kollektív szerződés 61. § (7) bekezdése az igazolatlan mulasztáson kívül más fegyelmi vétség elkövetésekor lehetővé tette fegyelmi büntetésként a kiemelt forgalmi jutalék csökkentését, illetve megvonását. Ezt azonban csak a fegyelmi eljárásra vonatkozó szabályok szerinti *felelősségrevonás útján, fegyelmi határozattal lehet alkalmazni.*

A munkaviszonnyal kapcsolatos anyagi felelősség részletes szabályait a Munka Törvénykönyve és végrehajtási rendelete, valamint egyéb jogszabályok tartalmazzák. A jogszabályok e körben csak néhány egyedi kérdés szabályozását utalják a kollektív szerződés hatáskörébe.

A leltárfelelősség mértéke

A kollektív szerződés 86. §-a tartalmazza azoknak a felelős beosztású dolgozóknak a körét, *akik gondatlan károkozás esetén másfél havi átlagkeresetükkel felelnek.* Ez kivételt jelent a Munka Törvénykönyve 57. § (2) bekezdésének azon általános szabálya alól, amely szerint gondatlan károkozás esetén a kártérítés nem haladhatja meg a dolgozó havi átlagkeresetének 50 százalékát.

A kollektív szerződés 87. §-a, a 18/1970. (VI. 4.) korm. sz. rendelet felhatalmazása alapján a raktári dolgozók leltárfelelősségével kapcsolatos rendelkezéseket tartalmazza. Meghatározza, hogy raktári fogyóeszköz hiányakor milyen egységárak alapján kell megállapítani annak összegét.

A kollektív szerződés a jogszabály által előírt háromhavi átlagkereset felső határán belül az egyes raktári munkakörökre külön-külön megállapítja a felelősség felső határát. *Eszerint a raktárvezető legfeljebb 3 havi, a raktárkezelő 2 havi, egyéb raktári dolgozó pedig 1 havi átlagkeresetével felel a raktárban ismeretlen okból bekövetkezett leltárhiányért.* Meg kell említeni azt a fontos jogszabályi rendelkezést, hogy a leltárhiányért a felelősség csak akkor érvényesíthető, ha a munkakör elfoglalása előtt, a munkaszerződés megkötésekor vagy módosításakor a dolgozóval írásban közlik a leltárhiányért való anyagi felelősség felső határát. Ha az anyagokat (raktári készletek) kezelésre szabályszerűen átadták, illetve átvették, továbbá, ha a dolgozó a két leltározás közötti időszaknak legalább a felében, és a leltáridőszak végén is a raktárban volt beosztásban.

A leltárhiány megtérítésére írásbeli határozatot kell hozni, és azt legfeljebb a leltárfelvétel befejezését követő 60 napon belül írásban közölni kell a dolgozóval. A 60 nap úgynevezett jogvesztő határidő, ami azt jelenti, hogy a munkáltató semmilyen indokkal nem mentheti ki magát, ha ezt a határidőt túllépi. *Ilyen esetben az elkésett határozatot érvénytelennek kell tekinteni.*

A dolgozó és a munkáltató munkaviszonnyal kapcsolatos anyagi felelősségének egyéb kérdései nem tartoznak a kollektív szerződés szabályozási körébe, ezért e témával e cikksorozat keretében bővebben nem foglalkozunk.

Munkaügyi döntőbizottságok

A kollektív szerződés 89. §-a a MÁV-nál működő *munkaügyi döntőbizottságok illetékességét szabályozza,* a 19/1979. (XII. 1.) MüM. sz. rendelet felhatalmazása alapján.

A jogszabály szerint a dolgozó és a munkáltató között a munkaviszonyból eredő jogokkal és kötelezettségekkel összefüggésben *felmerült munkaügyi vitában általában a dolgozó munkahelyén szervezett munkaügyi döntőbizottság illetékes eljárni.* A kollektív szerződés 10. sz. melléklete a MÁV Vezérigazgatóság és a közvetlen felügyelete alá tartozó szolgálati helyeken szervezett döntőbizottságokat és azok illetékességi körét tartalmazza, míg a vasútigazgatóságoknál és a felügyeletük alá tartozó szolgálati főnökségeknél szervezett döntőbizottságok felsorolását és illetékességi körét a kollektív szerződés vasútigazgatósági függeléke határozza meg.

A MÁV speciális szervezeti felépítéséből eredően és a vasútüzem működésének jellegéből adódóan számos esetben előfordul, hogy különböző — egyébként önálló munkaügyi döntőbizottsággal rendelkező — szolgálati helyek dolgozói együttesen okoznak kárt, vagy együttesen követnek el fegyelmi vétséget. Ilyenkor felelősségre vonásuk is általában együttesen történik. A *MÁV Fegyelmi Utasítás,* valamint a dolgozók anyagi felelősségének érvényesítésére vonatkozó utasítás szerint ilyenkor az érintett dolgozók szolgálati helyének legközelebbi közös felettes szerve vezetőjét illeti meg a felelősségrevonásra vonatkozó hatáskör. Ilyen együttes felelősségrevonáskor helytelen lenne az abból származó munkaügyi vita elbírálását az egyik vagy a másik dolgozó szolgálati helye szerinti döntőbizottság illetékességi körébe utalni, vagy ugyanazon határozat elleni jogorvoslat elbírálására párhuzamosan több döntőbizottság illetékességét meghatározni. Ezért rendelkezik úgy a kollektív szerződés, *hogy ilyen esetben a határozatot hozó közös felettes szerv szerinti szolgálati helynél működő döntőbizottság illetékes eljárni.*

Dr. Halász György

(Folytatjuk)

Rakodási verseny

Az őszi forgalom sikeres lebonyolítása érdekében a budapesti vasútigazgatóság — a Központi Szállítási Tanács által kidolgozott előírások alapján — az idén is rakodási versenyt szervezett, amelyben csaknem hetven vállalat vesz részt. A szeptember 15-én kezdődött verseny első szakasza október 31-ig tart. A második része november elsején kezdődik és december 15-én fejeződik be.

A versenyt a vasár- és ünnepnapokon ki- és berakott áruk mennyisége alapján értékelik. A budapesti vasútigazgatóság területén a tavalyi kampányban 12 fuvaroztató vállalat teljesítette a szállítási tanács által előírt tervet. A MÁV ezeket a vállalatokat pénzjutalomban részesítette, amelyet a versenyben legjobb eredményt elért szállítási munkálatokat irányító, illetve végrehajtó dolgozók között osztottak el.

Az idén a tavalyihoz hasonlóan jutalmazzák azokat a vállalatokat, szállíttatókat, amelyek legalább 93 százalékra teljesítik a rakodási tervüket.

S. R.

KIVÁLÓ VASUTAS

A változások tanúja

Kazinczi Balázs harminckét évvel ezelőtt került *Békéscsabára.* Géplakatos szakmája ellenére is csak széntéri munkásnak vették fel a fűtőházba. Hónapoknak kellett eltelnie ahoz, hogy szakképzettségének megfelelő munkakörbe kerüljön. Előbb a kocsijavítóknál dolgozott, később a mozdonyműhelybe került, ahol nyugdíjazásig tevékenykedett.

— *Kezdetben csak gőzmozdonyokat javítottunk* — emlékezik. — *A 275-östől a 424-esig szinte valamennyi mozdonytípus megfordult műhelyünkben. Én hamar megkedveltem a füstös, olajos gépeket, szívesen orvosoltam hibáikat.*

Kazinczi Balázs jó szervezőkészségére, pontos, fegyelmezett munkájára felettesei is felfigyeltek, és 1957-ben csoportvezetői megbízást kapott. Ettől kezdve 20-30 mozdonylakatos munkáját irányította. Munkatársaival mindig arra törekedett, hogy a kezük alól kikerülő gépek üzembiztosak legyenek.

Társadalmi munkát is szívesen vállalt. Az üzemfőnökség megalakulásáig, több mint tíz évig *szakszervezeti bizalmiként* tevékenykedett. Munkájának elismeréseként többször kapott *Kiváló Dolgozó* kitüntetést, s legutóbb, a vasutas napon *Kiváló Vasutas* címmel tüntették ki.

— Az elmúlt három évtizedben sok kedvező változás történt, ezt tanúsíthatom — mondja. — Megjelentek a dizel- és villamosmozdonyok, amelyek javítása már több, illetve másfajta szakismeretet igényel. *Javultak a munkakörülmények is.*

Kissé szomorkásan mosolyog, amikor a nyugdíjazásáról esik szó. Sajnálja, hogy meg kell válnia a szép munkától.

G. J.

Martonvásári hétköznapok



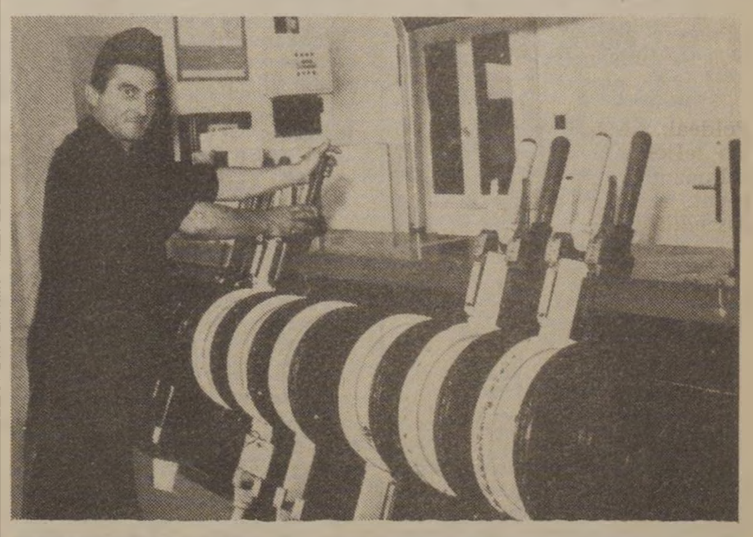
A nyári forgalom — különösen a Balaton és a Velencei-tó mentén — megviselte a vasúti pályát. Szükségessé vált az al- és felépítmény felújítása. A Tárnok és Kápolnásnyék közötti vonalon Plasser géplánc dolgozik, de októbertől osztrák gépek is részt vesznek a felújításban. Martonvásár állomáson Rucska Károly pályamester és Tóth Károly állomásfőnök megbeszéli a feladat végrehajtásának részletes tervét.



Tizennégyezer tonna áru elszállítása szerepel az állomás idei tervében. Ennek megvalósítását segíti a Mezőföldi Erdő- és Vadgazdaság KIAB-féle rönkrakó daruja, amelyet esetenként a vasúti talpfák rakodásához is igénybe vesznek.



Kiss Pétert az itt dolgozó kollektíva nevelte jó vasutassá. Váltókezelőként kezdte, majd a segédtiszti tanfolyam után önálló forgalmi szolgálattevő lett.



A II-es őrhelyen dolgozik Kovács János váltókezelő. Pontossága, megbízhatósága közismert munkatársai körében

(Purt Gusztáv képriportja)

Közúton is kötelező a feltétlen biztonság

A KRESZ a vasút gépjárművezetőinek „F 2-es" utasítása

A vasút is azok közé az intézmények közé tartozik, amelyek jó néhány tehergépkocsit tartanak üzemben. A közlekedésrendészet gyakorlati tapasztalatai azt bizonyítják, hogy igen sok vasutas tehergépkocsi-vezető nem ismeri a reá vonatkozó legfontosabb, elengedhetetlenül szükséges közlekedési szabályokat. Igaz, hogy a szabályok megtartásáért elsősorban a gépkocsivezető felel, nem árt azonban, ha a rajta utazók, a rakodásban részt vevő munkacsoportok és az egyes dolgozók is tisztában vannak a rájuk vonatkozó előírásokkal. A törvény, a jogszabály, így például a KRESZ nem tudása ugyanis nem mentesíthet senkit sem a felelősségre vonás alól.

Mi minősül teherautónak?

E gondolatokkal vezéreltetve kívánjuk a lap hasábjain keresztül az olvasók, a tehergépkocsit üzemeltetők és használók, a járművezetők figyelmét felhívni, velük ismertetni — a teljesség igénye nélkül — az idevonatkozó közlekedési szabályokat. Erre elengedhetetlenül szükség van, mivel nemcsak a főváros útpályáin, hanem az ország többi helységének útjain is sok jármű közlekedik. És bizony, aki nem ismeri alaposan a közlekedési szabályokat, *közúti balesetet idézhet elő vagy baleset áldozatává válhat.* Személyi sérüléssel vagy anélkül is az anyagi kár általában tetemes, jelentős.

Bevezetőben tisztázni kell, hogy *milyen járművet nevezünk tehergépkocsinak.* A KRESZ meghatározása szerint *tehergépkocsi* a személygépkocsit, az autóbuszt, a trolibuszt és a vontatót kivéve *minden gépkocsi.*

Ezek után nézzük a teherszállításra vonatkozó legfontosabb ismereteket!

Terhelés, rakományképzés

A járművet megterhelni csak oly mértékig szabad, hogy *önsúlyával együtt* a megengedett legnagyobb összsúlyt ne haladja meg. Nap-nap után látni olyan tehergépkocsit, amelynek a túlterhelés következményeként *menetdinamikai tulajdonságai bizonytalanná válnak.* Számos esetben a tehergépkocsi gumiabroncsa defektet kap, a rakfelületet körülhatároló oldalfalak széttörnek és a szállított áru teljes egészében vagy részben az útpályára kerül, megsemmisül. *Ezáltal is közvetlen balesetveszélyt idéznek elő a felelőtlen járművezetők.* Gyakori eset, hogy a rakomány a jármű ajtajainak, illetve a rakfelület oldalfalainak lezárását gátolja. *A rakományt úgy kell rögzíteni, hogy el ne csússzon, le ne essen, le ne szóródjon, ki ne ömöljön.*

Minden körülmények között be kell tartani, tartatni, hogy a rakományt a járművön — annak belsejében, illetőleg rakfelületén — úgy kell elhelyezni, hogy a közlekedés biztonságát, valamint a személy- és vagyonbiztonságot ne veszélyeztesse.

Gondoskodni kell különösen arról, hogy a rakomány a jármű vezetőjét a szabad kilátásban és a vezetésben, a forgalom többi részvevőjét pedig a jármű fényjelző berendezéseinek észlelésében ne akadályozza.

A rakodásnál kerülni kell a felesleges zajt, ezenkívül az útpálya beszennyeződését.

Magasság, szélesség...

Számos esetben szemtanúi lehetünk annak, amikor aluljárókba tehergépkocsik szorulnak be, mivel a járművezetők nem veszik figyelembe a *magasságkorlátozásokat.* A magasság — a jármű magasságával együtt — *a 4 métert nem haladhatja meg.*

A zárt kocsiszekrényű jármű tetején — a személygépkocsin is — rakományt elhelyezni csak akkor szabad, ha a járműre *tetőcsomagtartó* van biztonságosan felszerelve. A nyitott rakfelületű járművön a rakomány úgy is elhelyezhető, hogy a rakfelületen túl előre *legfeljebb a jármű elejéig,* illetőleg a járművön túl *hátra lefeljebb 2 méterre,* de a rakfelület hosszának felénél nem nagyobb távolságra nyúljon, vagy oldalra, úgy, hogy *a rakomány és a jármű együttes szélessége a 2,5 métert ne haladja meg.* A pótkocsit vontató jármű rakománya hátra nem nyúlhat túl a rakfelületen.

Igen fontos követelmény, hogy a járművön túl nyúló rakományt (álló járművön is) legalább 40x40 centiméter méretű *piros vagy piros-fehér csíkos zászlóval, illetőleg táblával kell megjelölni,* éjszaka és korlátozott látási viszonyok között ezenkívül a hátra kinyúló rakományt *vörös fényű lámpával és fényvisszaverővel,* az oldalra kinyúló rakományt *előre fehér fényű lámpával és fehér fényvisszaverővel hátra vörös fényű lámpával és vörös fényvisszaverővel meg kell jelölni.*

Személyszállítás a rakfelületen?

A tehergépkocsi-vezetők részéről többször hangzik el kérdésként, hogy a tehergépkocsi rakfelületén milyen esetekben szabad személyt szállítani. Mivel emberek biztonságáról van szó, *szigorú előírások szabályozzák a személyszállítást.*

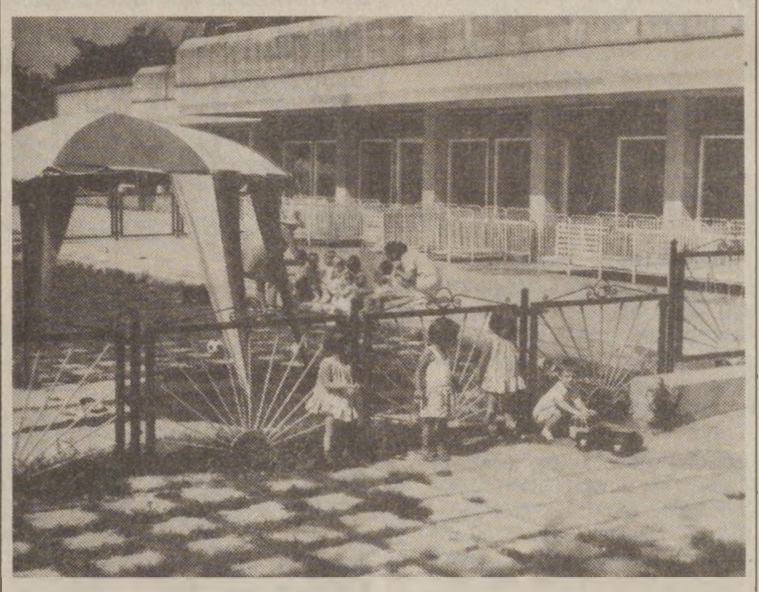
A rakfelületen a szállított személyek számára megfelelően rögzített és biztonságos ülőhelyet kell kialakítani. A rakomány a szállított személyeket nem veszélyeztetheti. *A tehergépkocsin szállított személyek száma* — a vezetővel együtt — *a 9-et nem haladhatja meg.* Pótkocsin személyt szállítani általában tilos, kivéve, ha ez a járműszerelvény biztonságos közlekedéséhez szükséges. A pótkocsi hatósági engedélyében meghatározzák a szállítható személyek számát.

Ide kívánkozik az a fontos szabály is, hogy a vezető, mielőtt a járművel a telephelyről (garázsból) elindul, *köteles a kormányberendezést, fékberendezést, a gumiabroncsok, valamint a világító és fényjelző berendezések állapotát, kifogástalan működését ellenőrizni.*

A közvélemény joggal elvárja, hogy a közúti forgalomban csak olyan járművezetők (tehergépkocsi-vezetők) vegyenek részt, akik a közlekedési ismeretekkel alaposan tisztában vannak. De az is fontos, hogy *a járművek is megfeleljenek az általános biztonsági feltételeknek,* s ne veszélyeztessék a közlekedés rendjét, biztonságát, és esztétikailag is kifogástalan állapotban legyenek.

Reméljük, hogy az itt leírt gondolatok arra fogják ösztönözni a tehergépkocsi-vezetőket, a járművek üzemeltetőit, hogy a KRESZ-könyvet kellő mélységben tanulmányozzák. Örök érvényű megállapítás, hogy az a gépjárművezető, aki a KRESZ szabályait kifogástalanul ismeri és annak szellemében udvariasan közlekedik, *kisebb valószínűséggel okoz balesetet vagy válik annak áldozatává.*

Sztéhló György
r. százados



A ferencvárosi vontatási főnökség motorműhelyének Baross Gábor ifjúsági szocialista brigádja a rákospalotai vasutas bölcsőde udvarán — 200 óra társadalmi munkával — színes vaskerítést készített
(Laczkó Ildikó felvétele)

Közérdekű kérdésekre válaszolunk

Módosítják a törzsgárdaszabályzatot + Több pihenőt a kirendelteknek! + Miért szükségtelen a védőétel?

A szakszervezeti bizottságoktól, középszervektől érkezett közérdekű kérdésekre az alábbiakban válaszolnak az illetékesek:

„A kollektív szerződés életbeléptetésével egyidőben miért nem történt meg a törzsgárdaszabályzat módosítása?"

— kérdezték többen.

Szakszervezetünk közgazdasági osztályának tájékoztatása szerint az MT—SZOT együttes határozat 1982. január 1-ig kötelezi a vállalatokat a törzsgárda-szabályzatok felülvizsgálatára és módosítására. A vasút vezetői — szakszervezetünkkel egyetértésben — az említett időpontig tervezik a *módosított szabályzat* kiadását. A módosított szabályzat tervezetét elnökségünk novemberben tárgyalja.

„A mostani korszerű technikai feltételek mellett indokolt-e a dízelmozdony-vezetők nyugdíjkorkedvezménye?"

A szakszervezet álláspontja szerint a mozdonyvezetőket megillető kedvezmények megszüntetésének vizsgálata jelenleg nem indokolt, s azt nem is kezdeményezi. Hasonló módon nem tervezik a nyugdíjkorkedvezményes munkaidők bővítését sem.

„Miért nem biztosítják a Budapest térségébe kirendelt dolgozók heti pihenőnapját?"

Helyszíni vizsgálat során megállapítottuk, hogy a kedvezőtlen létszámhelyzet miatt helyenként havonta csak két pihenőnapot biztosítottak a szolgálati vezetők a vidékről kirendelt dolgozóknak. Az utazó és fordulószolgálatos dolgozók részére a heti pihenőnapok és szabadságok együttes biztosítása és a gazdaságos foglalkoztatás érdekében egyes szolgálati helyeken a 6 + 3-as vagy 8 + 4-es munkarend kerül bevezetésre. Ez az intézkedés remélhetőleg javítani fogja a kirendelt dolgozók helyzetét is.

„Mi indokolta a védőétel-juttatás megszüntetését, s azt követően miért nem építették be annak költségeit a dolgozók bérébe?"

A védőétel-juttatás fenntartását sem táplálkozási, sem élettani hiányosságok nem indokolták. Az orvosi vizsgálatok kimutatták, hogy hazánkban — így a vasutasok körében is — az állati eredetű fehérjék és a „C" vitamin forrásul szolgáló zöldségfélék, gyümölcsök fogyasztása megnyugtató szintre emelkedett. A szűrővizsgálatok során vitaminhiány miatt egészségkárosodást nem tapasztaltak. Ezek figyelembevételével a 27/1980. (XII. 29.) MüM sz. rendelet a védőétel-juttatást — a védőitalok (tea, szénsavas víz,) fenntartása mellett — megszüntette. Ugyanakkor az eddigi védőétel-ellátásban részesültek számára „szerzett jog" alapján előírta a védőétel-juttatás pénzbeni kompenzálását, bérráépítés vagy pótlék formájában.

Az új kollektív szerződésbe módosításként ezért került be az, hogy visszamenőleg 1981. január 1-től, a VMSZ 14. sz. melléklet 1. sz. függelékében felsorolt munkakörökben szolgálatot teljesítők: az 1. sz. kategóriában 130 Ft/fő, a 2. sz. kategóriában 85 Ft/fő, a 3. sz. kategóriába tartozók 60 Ft/fő juttatásban részesüljenek.

„Miért nem terjesztik ki a cukorbetegek évi egyszeri segélyezését a családtagokra is?"

A társadalombiztosítási osztály tájékoztatása szerint: a rendelkezésre álló anyagi eszközöket figyelembe véve 1981. január 1-től a 1/2%-os ÖTA terhére adható segélyeket bővítették. Így lépett hatályba a rendszeres gondozás alatt álló cukorbeteg ÖTA-tagok részére naptári évenként az — amennyiben a szükséges feltételekkel rendelkeznek — egy esetben adható 500 Ft segély. Amennyiben lehetőség lesz rá, a jövőben e segélyformát a családtagokra is kiterjesztik.

„Miért nincs 10—14 napnál rövidebb üdülési lehetőség?"

A 10—14 napnál rövidebb beutalási lehetőség a SZOT-beutalóknál korábban is volt, s 1981-től a vállalati üdültetésnél (Balatonbogláron) az elő- és utószezonban biztosítottunk egyhetes beutalási lehetőséget. A kéthetes családos beutalójegyet kérésre akkor váltjuk fel egyhetesre, ha erre tömeges igény lesz.

„Miért nem lehet azokat a beutalójegyeket jutalomképpen a szakszervezeti tagoknak adni, amelyek nem „keltek" el?"

A pénzügyi és gazdasági osztály tájékoztatása alapján erre a szakszervezeti bizottságoknak lehetőségük van. A SZOT üdülési szabályzatában ezzel kapcsolatban nincs tiltó rendelkezés, sőt mint lehetőséget, ott is megemlítik.

Orosz Károly

LAOSZBÓL IS ELJÖTTEK

Építőtábor az otthonban

Négy óra a vasutas rokkantakért

Negyedik nyáron volt *ifjúsági építőtábor* színhelye a MÁV Répceszentgyörgyi Nevelőotthon. A tábor június 28-án nyílt, és augusztus 19-én zárta kapuit. A fiatalok kéthetenként váltották egymást. Az utolsó turnusban *jugoszláv* és *laoszi* középiskolások is vendégei lehettek a vasutas nevelőotthonnak.

A fiatalokat a *celldömölki építési főnökség* foglalkoztatta. Részt vettek a Nagysimonyi—Ostffyasszonyfa—Sárvár közötti vonalszakasz korszerűsítésében, és dolgoztak a Kőszeg—Szombathely közötti vonalban is. Kőszegen és Szombathelyen a telefonkábeleknek árkot ástak. Munkájuk értéke meghaladta a 300 ezer forintot.

A tábor lakói önkéntes munkát is vállaltak. Minden KISZ-fiatal turnusonként négy-négy óra társadalmi munkát végzett. Az érte járó 36 ezer forintot *a vasutas rokkantak javára* ajánlották fel.

A táborlakók kiszolgálásáról, ellátásáról is a nevelőotthon 35 tagú személyzete gondoskodott. Az építési főnökség dolgozói a nyári tábor idején társadalmi munkában javítást végeztek az iskolában.

A táborozás után jutott arra is idő, hogy a nevelőotthon dolgozói felkészüljenek az iskolakezdésre.

Sz. Jakab

Mondd csak bátran...!

Mintha a falnak beszélnél

„Mondd csak el bátran a véleményed a kollektív szerződésről, s ha van ötleted, javasolhatod a módosítását is" — agitált bennünket az szb-titkár tavasszal. Én éltem is az üzemi demokrácia adta jogaimmal, s a főnökségtől kölcsönözhető kisgépek napi térítési díjának a mérséklését javasoltam a bizalmi testületi ülésen. De inkább ne szóltam volna, mert ahogy magának nem válaszoltak azóta, így nekem se. Pedig a demokráciához ez is hozzátartozna! Mondhatják nekem legközelebb, hogy szóljak hozzá, javasoljak valamit!

A Magasépítési Főnökségen mesélte ezt lehangoltan az egyik főbizalmi. Pesszimizmusát megértem, hiszen naponta beszélünk az üzemi demokrácia adta jogokról, kötelességekről, amelyek egyformán vonatkoznak a szakszervezeti tagokra és a válaszadásra illetékes gazdasági és szakszervezeti szervekre.

Megpróbáltam utánajárni a főbizalmi által említett panasznak. Első utam *Nagy Kálmán* szb-titkárhoz vezetett. Ismerős volt neki a téma. Gyorsan előkerült a bizalmi testület 1981. április 10-i kibővített ülésének a jegyzőkönyve, amelyben rögzítették a főbizalmi javaslatát: *„A szabályzat végrehajtásáról a 101 500/1979. sz. rendelet (MÁV Hivatalos Lap 1979. évi 8. sz.) intézkedik. Javasoljuk a Vhu. 20. pontjában előírtak szerint a munkagépek megállapított napi, havi bérleti díjának legalább 50 százalékos mérséklését."*

A jegyzőkönyvet elküldték az illetékes szerveknek. Az szb-titkár kérésemre mindjárt példát is fűz kiegészítésként a jegyzőkönyvhöz. Ha egy kislakást építő dolgozónk érvényes építési engedéllyel igazolva kölcsön kérelemmel fordul a főnökséghez, s az építésvezetőség nélkülözni is tudja a gépet akkor naponta 69 forint ellenében megkapják például a 100 literes betonkeverőt. De ha a közületek igénylik, részükre is ezt a napi bérletdíjat számlázzák.

Ez a gyakorlat ellentétes a magánerőből történő családiház-építés támogatására vonatkozó párt- és egyéb határozatokkal, még akkor is, ha ez a kölcsönzési díj esetleg előnyösebb a máshol bérelt betonkeverők díjánál. Ezért tartották igazságtalannak a dolgozók a kollektív szerződés vonatkozó előírását, és indítványozták annak módosítását.

A javaslat elhangzása óta fél év telt el, de *válasz még nem érkezett.* Pedig volt rá idő bőven! 1981. július 1-től érvénybe lépett az új, az 1981—85-ös évekre szóló kollektív szerződés, amelynek ilyen irányú utalásai *nem változtak.* Talán ebből következtessen az szb, vagy a lehangolt főbizalmi arra, hogy javaslata hiábavaló volt?

Hasonló sorsra jutott javaslatokkal, válasz nélkül maradt kérdésekkel — sajnos — gyakran találkozunk. Pedig *az érdekvédelmi, érdekképviseleti munkának a tájékoztatás, a korrekt válaszadás is része!*

Orosz Károly

ÖTVEN HELYETT KILENCVENNEL!

Ittas személyzettel száguldott a vonat

Magánháznál mérték a „jó kis itókát"

A felelőtlenség súlyos balesetet okozott augusztus 12-én *Dunaföldvár* és *Paks* állomások között. Ennek következtében az M62—202 pályaszámú mozdonnyal továbbított 5092. sz. vonat utolsó hat kocsija a 706/726 szelvényekben kisiklott. Egy tartálykocsi keresztbe fordult, három vagon felborult, a pálya 1975 méter hosszban megrongálódott.

A balesetet a vonatszemélyzet súlyos szabálysértései előzték meg kezdve attól, hogy Dunaföldvár állomás közvetlen szomszédságában — magánháznál — *szolgálat közben szeszes italt fogyasztottak,* és ittasan végezték a tolatást, majd ilyen állapotban a vonatra előírt 50/50, illetve a pályára engedélyezett 60 km/ó sebességet túllépve 90 km/ó sebességgel továbbították a szerelvényt, aminek baleset lett a következménye.

A balesetért Dunaföldvár állomás szolgálattevője is felelős, mert nem az utasítások szerint járt el a vonat menesztése előtt.

P. I.

Élenjáró munkásőrök

A debreceni vasútigazgatóság munkásőreiről is mindenütt a tisztelet, a megbecsülés hangján szólnak. A munkásőr teendők ellátása mellett élen járnak munkahelyi feladataik ellátásában is. *Asbóth János* munkásőr, a pártbizottság tagja, a szocialista versenymozgalomban első helyezést elért alegység parancsnoka. *Erdei László,* az igazgatóság személyzeti és oktatási osztályának munkatársa a városi egységtörzs munkatársa. *Megyeri Gyula* menetirányító, *Tóth Sándor* esztergályos, *Buzás Attila* gépjármű ügyintéző élen járnak gazdasági és társadalmi munkájukban egyaránt.

A FEGYVERES ERŐK NAPJÁN

KÖSZÖNTŐ

Százharminchárom esztendővel ezelőtt, 1848. szeptember 29-én a haza és a forradalom vívmányainak védelmére szerveződő honvédsereg megverte, szétszórta a főváros irányába vonuló reakciós, osztrákbérenc zsoldos csapatokat. *A pákozdi diadal emlékére ezen a napon köszöntjük a haza fegyveres védelmezőit: a katonákat, a határőröket, a rendőröket, a munkásőröket, mindazokat, akiknek nemes feladata őrködni népünk biztonsága, alkotó munkája felett.*

Ilyenkor már hagyomány, hogy emlékezünk a szabadságharcos elődökre, Dózsa kaszás népére, Hunyadi és Zrínyi törökverő katonáira, Bocskai hajdúira, Thököly és Rákóczi kurucaira, akiknek a küzdelme, ha elbukott is, nem volt hiábavaló. Bizonyította népünk hazaszeretetét, éltette a függetlenség kivívásába vetett hitét. Ezért válhatott az 1848-as honvédsereg győzelme is az elnyomás elleni harc szimbólumává.

Eszméjét, magasztos példáját a vereséget követő terror sem tudta elhomályosítani. Emlékezzünk csak arra a 100 ezer magyar internacionalistára, akik önként felsorakoztak a *Nagy Októberi Szocialista Forradalom* zászlaja alá, hogy azután itthon, hazai földön, munkásparaszt testvéreikkel megküzdjenek a magyar proletárforradalomért. A magyar nép legöntudatosabb fiai a fehérterror éveiben is ott voltak, ahol fegyverrel lehetett harcolni a fasizmus ellen. *Jogos nemzeti büszkeséggel emlékezünk a spanyol polgárháború magyar harcosaira, az antifasiszta ellenállási mozgalom magyar részvevőire, azokra a katonákra, akik felismerve igazi érdekeiket, elnyomóik ellen fordították fegyvereiket, és partizánként, vagy a hős szovjet hadsereg soraiban harcolva igyekeztek megmenteni a magyar nép Horthyék által bemocskolt becsületét.*

Történelmünk egyik nagy tanulsága, hogy nemzeti létünk, függetlenségünk és szabadságunk elképzelhetetlen a haza fegyveres védelme nélkül. Pártunk — tanulva a történelmi tapasztalatokból — a felszabadulás, a politikai hatalom megragadása, a proletárdiktatúra megteremtése időszakában nagy gondot fordított a hadsereg megszervezésére, jellegének formálására. A párt tömegesen küldte a legjobb munkás- és parasztfiatalokat a hadseregbe, akik rövid időn belül a szocializmus ügyéhez hű harcosokká váltak.

Népünk erőfeszítése, a hadsereg tisztikarának helytállása és a Szovjetunió önzetlen segítsége eredményeként napjainkban a szocialista haza védelmét — a *Varsói Szerződés* szervezetében — jól felszerelt, képzett, ütőképes fegyveres erő biztosítja.

Fontos ez annál inkább is, mert az imperialista körök — élükön az Egyesült Államok militarista erőivel — egyre nyíltabb és céltudatosabb ellentámadást folytatnak az enyhülés ellen. Ezt mutatja a Salt—2 ratifikálásának elhalasztása, az eurórakéták telepítésének terve a nyugat-európai országok területére, az intervenciós céllal létrehozott amerikai gyorshadtest felállítása és a legújabb döntés: *a neutronfegyver gyártásának megkezdése.* Az Egyesült Államok és NATO-beli partnerei példátlan összegeket költenek fegyverkezésre.

A NATO tervei egyértelműen az erőfölény megszerzésére irányulnak, azzal a céllal, hogy annak birtokában, a politikai diktátum jól ismert módszereivel, akaratukat rákényszerítsék a szocialista országokra, a világ népeire. Számolnunk kell tehát azzal, hogy a szocializmus és az imperializmus erőinek világméretű küzdelme az eddiginél is bonyolultabb körülmények között, egyre több dimenzióban zajlik, amelyben a fő hadszintér változatlanul Európa marad.

A szocializmus lételme születésének pillanatától a béke. Természetes tehát, hogy a szocialista közösség országai egyértelműen a béke megőrzésére, a nemzetközi biztonság fenntartására, az enyhülés folytatására, annak katonai területre történő kiterjesztésére, a leszerelésre törekszenek. A szocialista közösség országai, a testvéri hadsereg katonái a magyar nép fegyveres fiaival együtt abban a tudatban állnak helyt, hogy *van mit védelmezniök és van mivel védekezniök.*

Katonáink értik a haza védelmének és építésének egymástól elválaszthatatlan egységét, és mindkét területen példaadó helytállást tanúsítanak. *A műszaki építőalakulatok fontos népgazdasági beruházásokon dolgoznak.* A magyar atomerőmű építésén, az olefinprogram megvalósításán, az út- és vasútépítésben. Évente több milliárd forintos termelési értéket állítanak elő. Eközben gyarapodik a katonafiatalok politikai, általános és szakmai műveltsége, ismerete. Példaként említhetjük, hogy *az építőcsapatoknál az elmúlt öt év alatt 13 691 fiatal végezte el az általános iskola különböző osztályait.* A több éve folyó szakmunkásképzés eredményeként a munkáskollektívák, benne vasutas szakemberek segítségével *hét szakmában ötezer katona szerzett szamunkás-bizonyítványt.*

Az 1848-as honvédsereg mai utódai, a fegyveres testületek tagjai elmondhatják, hogy élvezik a nép szeretetét és támogatását. Bizonyítékként felhozhatjuk a mi egyenruhás, szervezettségben és fegyelemben e testületekhez nagyon is közelálló vasutasok számos példáját: az önkéntes határőrökét, a rendőrökét, a munkásőrökét. A fegyveres erők napján *őket köszöntjük! Kívánjuk, hogy miként eddig, a jövőben is együtt, békés egyetértésben építsék, védelmezzék a hazát.*

Hegedüs Ferenc

BALLAGÁS AZ ÚTTÖRŐVASÚTON



Tánccal, dallal

Ballagási ünnepséget rendeztek augusztus 29-én a Széchenyi-hegyi Úttörővasút Üzemfőnökségén az ott szolgálatot teljesítő 8. osztályos pajtások részére.

Az ünnepség 15 órakor kezdődött a Széchenyi-hegyi végállomáson. A kis vasutasok egyenruhában búcsúztak munkahelyüktől. Most is, mint minden évben feldíszített különvonattal vitték őket végig a vonalon, és az állomásokon játékokkal, táncokkal szórakoztatták az utazóközönséget. A ballagó száznegyvenkilenc pajtásnak és tizenhárom ifivezetőnek a főnökség egy tarisznyát ajándékozott, amelyben egy képeslap volt, lepecsételve valamennyi állomás bélyegzőjével és az állomásfőnökök aláírásával.



Végig a vonalon...

Hűvösvölgybe érve *Szeberényi Lajos*, a budapesti vasútigazgatóság személyzeti osztályának munkatársa mondott beszédet. A többi között hangsúlyozta, hogy valamennyi pajtás felelősséggel végezte munkáját, s emellett tanulmányi kötelezettségüknek is eleget tettek. A ballagás nem jelent végleges búcsút, hiszen az Úttörővasút bármikor szívesen látja azokat a fiúkat, lányokat, akik korábban ott töltötték szabad idejük egy részét.

Szeberényi Lajos beszéde után *Rákosi Gábor* üzemfőnök tizenöt úttörővasutasnak Kiváló dolgozó kitüntetést adott át, az ifivezetők pedig könyvjutalmat kaptak. Ezután a pajtásokat uzsonnán látták vendégül. Az úttörővasutasok közül tizenhatan jelentkeztek a Mechwart András vasúti szakközépiskolába.

(séra)

ROKKANTAN, NÉGY GYEREKKEL

Az élet mégse reménytelen

Egy márciusi napon a TRL 032-es számú földtológép elromlott és Városföldről a szeged-rókusi gépállomásra kellett szállítani. Vasúti vontatójárművel vitték a gépet. *Piroska János* gépkezelő azt az utasítást kapta, hogy ő legyen a földtológép műszaki kísérője.

Egy rossz lépés

Már este 9 óra tájban járt az idő, amikor Szeged-rendező pályaudvarra érkeztek, és a DGKU vasúti vontatójárműről Piroska János le akart szállni. Ekkor azonban súlyos balesetet szenvedett. A baleseti jegyzőkönyv alapján elevenítjük fel a történteket.

„Nevezett az álló jármű utolsó lépcsőfokáról lépett le. A fogantyút elengedte, és mintegy 70 centiméter magasról a zúzottkő ágyazatra lépett. Ennek következtében bal bokája felett nyílt törés keletkezett."

Az egyébként is súlyos baleset később komplikációval járt. Gázödémás feltőzést kapott, emiatt a sérült bal lábát térd felett *amputálni kellett.*

A 34 éves Piroska János nehézgépkezelőnek négy kiskorú gyermeke van. Véglegesen rokkant lett.

Szó és tett

Piroskáék a Békés megyei *Dévaványán* laknak. Innen messze van Szeged, ahol a műtétet végezték és ahová időnként még orvosi ellenőrzésre be kell járni. Ebben segített a *Ságvári szocialista brigád.* A tagok többször saját gépkocsijukon szállították a kórházba, és onnan a lakásra. A gépállomás kollektívái a családi ház építésében is közreműködtek.

Nyolc gépkezelő két szabad szombaton befejezte a kerítés építését. A szakmunkások a fürdőszobát alakították át, hogy Piroska János könnyen tudja használni. Mások a kertet ásták fel. Akik nem tudtak dolgozni, azok pénzt adtak. *Az anyagvásárlásra 14 ezer forint gyűlt össze.* Kifogyhatatlan az emberi segítőkészség. A munkatársak vállalták a 12 éves *Attila* üdültetését is.

A rokkanttá vált édesapa lelkileg gyorsan rehabilitálódott. Amikor dévaványai otthonában még javában folyt a munka, ő maga is próbált közreműködni: a kidöntött fák gyökerét vagdalta.

Munkát kér...

— Most már úgy érzem, hogy nem reménytelen a jövőm. Élek! Itt vagyok gyerekeim körében — mondja. — Azt hiszem, mindig vissza fogok vágyódni munkahelyemre, de rokkantan is hasznos tagja akarok lenni a társadalomnak. Dolgozni szeretnék. Hogy mit, azt még nem tudom, de remélem, hogy a kollektíva ebben is segít...

Fogas Pál

Hangszóró a vonaton

Ne maradjon csak kísérlet

A tavasszal történt, hogy Bz motorvonattal — népszerűbb nevén a piroskával — utaztam, s az indulás előtt a vonat rejtett hangszórójából férfihang köszöntötte az utasokat. Közölte a vonat útirányát, célállomását, indulási idejét. Figyelmeztetett az ajtók záródására. Menet közben bemondta a következő megállóhely nevét, s azt is, hogy az állomásépület melyik oldalon lesz.

Az utasok mosolyogva forgatták fejüket a hang irányába, mindenkinek jólesett a figyelmesség. Azt éreztük, hogy igazán *a MÁV vendégei vagyunk.* Az egyik napon azonban hiába vártam a kedves hangot. A jegyvizsgálótól tudtam meg, hogy *csak kísérlet volt az egész.* Utána jártam a történteknek.

— A csehszlovák gyártmányú Bz motorvonatok kocsijai zárt egységek, egyikből a másikba nem lehet átmenni — tájékoztat *Szeles Árpád*, a pécsi kocsiműhely villamos művezetője. — Ajtajaikat a motorvezető automatika révén nyitja-zárja. Ez azért biztonságos, mert a mozgásban levő vonatra nem lehet felugrani. Az utas útközben sem informálódhat, mert az egyetlen jegyvizsgáló esetleg a másik kocsiban tartózkodik. *Busch Károly*, a pécsi igazgatóság IV. osztályának egykori főnöke azt a feladatot tűzte a kocsiműhely dolgozói elé, hogy készítsenek az utasok tájékoztatására alkalmas hangszórókat a kocsikba.

— *Ezt már feltalálták, hiszen a budapesti metrókban is működnek ilyen berendezések* — jegyzem meg.

— Sajnos a Bz motor speciális volta miatt azokat a berendezéseket nem alkalmazhattuk. *Dohoczki László* villamos csoportvezető és két rádióamatőr: *Toms Mihály* műszerész és *Kovács István* villanyszerelő meg én kezdtük el a munkát. Először tanulmányoztuk a sorozatgyártásra alkalmas műszaki dokumentációt, majd *gyártó céget kerestünk.* Nem volt könnyű. Végül a *Széchenyi Gimnázium* vállalta (azonnal és olcsón), hogy a politechnikai gyakorlat keretében, az általunk beszerzett és előkészített anyagból a tanulók összeszerelik az erősítőket. Az iskola a munkáért járó összeget saját műhelyének korszerűsítésére használja fel. A berendezéseket mi folyamatosan szereljük a motorokba és a mellékkocsikba a pécsi igazgatóság területén. *A szerelés fél napot vesz igénybe.*

Klencz Tiborné

LE A NEUTRONBOMBÁVAL!

Tiltakozás az eszelősség ellen

Az elmúlt napokban a budapesti igazgatóság szolgálati főnökségeinek mintegy 26 ezer dolgozója tiltakozó gyűléseken, szocialista brigádértekezleteken, röpgyűléseken, ifjúsági és egyéb társadalmi fórumokon fejezte ki felháborodását az amerikai kormányzat újabb esztelen fegyverkezési hajszája ellen. A dolgozók hangulatát tolmácsoló állásfoglalásokat az igazgatóság pártbizottsága foglalta össze, és juttatta el levélben az Országos Béketanácshoz. Az állásfoglalás többek között leszögezi:

„Amikor a világon emberek milliói harcolnak a béke védelméért, az enyhülésért és a leszerelésért, az Egyesült Államok szélsőséges vezető körei e törekvéseket figyelmen kívül hagyva megkezdte a neutronfegyver tömeges gyártását. A nukleáris technikával visszaélve, a helsinki záróokmányban megfogalmazott kötelezettségeket elvetve, a Szovjetunió békekezdeményezéseinek, törekvéseinek jelentőségét kisebbítve kezdték meg a legveszélyesebb Európa-ellenes, sőt emberiségellenes manipulációjukat. Hazug propagandával, „tiszta bomba"-elméletükkel próbálják megtéveszteni az emberiséget.

Mi, vasutas dolgozók a leghatározottabban tiltakozunk az ellen, hogy az élet és halál fölötti döntés jogát az Egyesült Államok vezetői magukhoz ragadják. A Szovjetunió és a szocialista országok béketörekvéseivel azonosulva követeljük a fegyverkezés legcinikusabb és egyben a legveszélyesebb formájának minden eszközzel való megakadályozását!

A béke építőinek és védelmezőinek sok milliós táborának tagjaiként követeljük a leszerelési intézkedések megvalósítását annak érdekében, hogy a fegyverkezésre fordított pénzt az egész világon az életkörülmények javítására, a békés, boldog jövő építésére lehessen felhasználni.

Példamutató munkásőrök

A záhonyi vasutasszakasz tavaly harmadszor nyerte el a kisvárdai egység legjobb szakasza címet és a vándorzászlót. *Rácz László* szakaszparancsnok az építési főnökség dolgozója, öccse, *Gyula* autóbuszvezető. *Nagy János* drótkötélfonónak és *ifj. Mokán József* vontatási művezetőnek az apja is munkásőr. *Tóth József* belső ellenőr, *Csaba* öccse is munkásőr. A Szőgyényi fiúk — *Sándor, Bertalan* és *Géza* — hárman munkásőrök. Kiemelkedő gazdasági munkájukat több elismerés is bizonyítja.

A nyáron újabb tettükkel öregbítették kivívott jó hírnevüket. Egyik nap felhőszakadás zúdult Záhonyra. A vihar fákat tépett ki, megrongálta az elektromos vezetékeket. Az „ország kapujában" megszűnt az áramszolgáltatás. Három család élete és vagyona is veszélybe került.

A munkásőrök áldozatkész munkája nyomán sikerült a zavartalan áramszolgáltatást helyreállítani, a vagyoni károkat megelőzni.

Mecsek Expressz Ökölvívó Kupa

A Pécsi VSK ökölvívó szakosztálya a serdülő és ifjúsági versenyzők részére első alkalommal rendezett jelvényszerző versenyt. A *Mecsek Expressz Kupának* nevezett tornán 16 egyesület 54 versenyzője vett részt, köztük a csehszlovák OSTRAVA Vitkovice is, öt fiatallal.

A versenyprogramban szerepelt az úttörők bemutatója is. A háromnapos viadal a hazai csapat döntő fölényével ért véget.

A verseny másnapján hat ifjúsági bajnok — *Keserű Árpár* elnökhelyettes vezetésével — Romániába utazott a Kárpátok kesztyűje ökölvívó rangadóra. A szakosztály ezekben a hetekben a legkisebbeket készíti fel az úttörőolimpia pécsi területi döntőjére.

Öttusa – Szolnokon

Örömteli hírről értesültek az öttusa hívei a minap: *a Szolnoki MÁV MTE elnöksége úgy döntött, hogy öttusa-szakosztályt alakít.*

Az esemény jelentősége jóval nagyobb mint ahogyan azt az első pillanatban gondolná az ember. Hiszen ez a nagy hagyományokkal rendelkező „magyar sportág" évek óta azért nem képes a megfelelő ütemű fejlődésre, mert az élvonal mögött nincs elegendő mennyiségű utánpótlás. Vagyis nincs olyan bázis, amelyből kedvére válogathat a szakember. Pillanatnyilag a fővárosi egyesületek *(Budapesti Honvéd, Csepel, Újpesti Dózsa, MAFC, KSI)* mellett csupán *Székesfehérvárott, Győrött* és *Gödöllőn* működik öttusa-szakosztály. Illetve most már Szolnokon is...

Hajdan, a magyar öttusa fénykorában számos kisebb-nagyobb vidéki városban működött szakosztály. Ha nem is feltétlenül öttusában, de a sportág előiskolájának számító háromtusában. *Balczó András*, az öttusa legendás alakja is egy ilyen vidéki — nyíregyházi — klubból került az olimpiai dobogó tetejére...

P. Gy.

Vízilabdában és atlétikában

Második hely az USIC-bajnokságon

Mint arról már lapunk hasábjain beszámoltunk az idén nagyszerűen szerepeltek válogatott csapataink a Nemzetközi Vasutas Sportszövetség (USIC) bajnokságain. A közelmúltban megrendezésre került vízilabda és atlétikai versenyeken sportolóink újabb kiemelkedő eredményeket értek el.

A Szovjetunió harkovi víziparadicsomában találkoztak egymással a szövetség tagországainak legjobb vízilabdacsapatai, hogy hatodik alkalommal is megmérkőzzenek azért a díszes trófeáért, amelynek őrzője négy éven keresztül Magyarország volt. Az előzetes nevezéssel ellentétben — három ország lemondása miatt — csak hét csapat részvételével kezdődött el az izgalmakkal bővelkedő torna.

A Budapesti VSC csapatára épülő válogatottunk az esélyesség súlyával a vállán, de a várakozásnak megfelelően, biztosan vette az akadályokat. Hollandiát 17:5, az NSZK-belieket 18:5, Bulgáriát 13:8, Csehszlovákiát 11:5 arányban fektették kétvállra. Ezek, után került sor a két veretlen csapat Magyarország és a Szovjetunió összecsapására az első hely eldöntéséért. A találkozó a bajnokság kimagaslóan legjobb, fordulatokban gazdag, látványos összecsapását hozta. A válogatott *Horkai, Heltai* és *Bors* nélkül felálló csapatunk végig egyenrangú ellenfele volt a házigazdáknak, akik végül minimális különbséggel és némi szerencsével 7:5 arányban diadalmaskodtak.

A bajnokság végeredménye: 1. Szovjetunió, 2. Magyarország, 3. Bulgária, 4. Csehszlovákia, 5. Hollandia, 6. Franciaország, 7. NSZK.

— Nyolcéves kényszerpihenő után újra helyet kapott a vasutas versenyek sorában a sportok királynőjének nevezett atlétika. Drezdában a nemzetközileg is ismert Heinc Steyer stadionban 19 ország közel 500 versenyzője adott egymásnak randevút, hogy számot adjon az elmúlt évek fejlődéséről.

Válogatottunk — 18 férfi és 6 nő, — a körülményekhez képest a legerősebb összeállításban, a nemzetközi porondon is elismerést kivívó versenyzőkkel érkezett az NDK-ba. Az előzetes várakozásnak megfelelően, versenyzőink azt nyújtották, ami eddigi eredményeik alapján elvárható volt tőlük. Valamennyi számra a legnagyobb komolysággal, felelősséggel készültek, és mint igazi csapat egymást biztatva segítették a jobb eredmény elérését.

Ahogy teltek a versenynapok úgy nőtt a magyar csapat tekintélye, hisz jóformán



A hármasugró Bakosi Béla átveszi az aranyérmet

nem volt olyan versenyszám, ahol magyar versenyző ne állt volna fel a dobogó valamelyik fokára. Az éremszerző versenyzőinken kívül a csapat többi tagját is elismerés illeti, mert igazi versenyzői erényeket csillogtatva számaikban pontot érő helyezéseket értek el.

Eredmények: Aranyérmet nyert *Bereczki József* 800 m; *Babály László* 100, és 200 m; *Horváth Viktória* súlylökés, *Bakosi Béla* hármasugrás, *Budavári Éva* gerely és a 4x100 as váltó, *(Nagy T., Nagy M., Bereczki, Paróczai)* összeállításban.

Kis különbséggel szorultak a második helyre *Németh László* diszkosz, *Tánci Tibor* kalapács, *Paróczai András* 400 m; és a 4x100 m-es váltó *(Lóránd, Nagy T. Babály, Bodó)* összeállításban.

Bronzérmet nyertek: *Mikola Irén* magasugrás, *Palóczi Gyula* távolugrás, *Szitás Imre* kalapácsvetés, és *Horváth Janka* 1500 m.

A verseny hivatalos végeredménye.

Férfiaknál: első Szovjetunió 104 pont, második Magyarország 88 pont, harmadik NDK 76 pont.

Nők: első Szovjetunió 81 pont, második NDK 37 pont, harmadik Bulgária, 35 pont, negyedik Magyarország 32 pont.

Összesítve: első Szovjetunió 185 pont, második Magyarország 120 pont, harmadik NDK 113 pont.

HÍREK

— **Nyugdíjasok kirándulása.** A győri vasúti csomópont önálló nyugdíjascsoportja augusztus 25-től kétszáz nyugdíjasnak szervezett kirándulást Pécsre. Megtekintették a város nevezetességeit, műemlékeit, a pécsi igazgatóság pedig hálókocsikat biztosított az éjszakai pihenésükre.

— **Vezetőségválasztás.** Salgótarjánban önálló nyugdíjascsoport alakult, amelynek létszáma 185. Erre az átszervezés miatt került sor. A vezetőségválasztó taggyűlésen Fazekas József főbizalmi tartott tájékoztatót az eddig végzett munkáról, majd megválaszották a vezetőséget. A csoport elnöke Fazekas József lett. Gazdasági felelősnek Szőke Sándort, a számvizsgáló bizottság elnökének pedig Szücs Istvánt választották.

— **Ajándékműsor.** A Tapolcai Batsányi János Művelődési Házban ajándékműsort rendeztek a közelmúltban a város élenjáró dolgozói részére. A Magyar Néphadsereg Vörös Csillag Érdemrenddel kitüntetett művészegyüttese adott színvonalas műsort.

— **Vetélkedő.** A gyékényesi körzeti üzemfőnökség KISZ- és szakszervezeti bizottsága Ki mit tud vetélkedőt rendezett, amelyen közgazdasági és politikai kérdésekre kellett válaszolniuk a versenyzőknek. A harminc résztvevő közül az első hat helyezett pénzjutalomban részesült.

— **Répakampány.** A szolnoki cukorgyárban megkezdődött a répa feldolgozása. A 110 napra tervezett kampány alatt több mint ötvenezer vagon répát dolgoznak fel. A gyár területén nyugdíjas vasutasok segítik a zavartalan szállítást.

Modellezők versenye

Augusztus végén Nyíregyházán rendezték a *Nyírség Kupa* nemzetközi rádiótávirányítású műrepülő-modellek versenyét, amelyen *Stefel Győző* vasutas modellező immár negyedszer nyerte el a kupát a rangos nemzetközi mezőnyben.

— **Ismerkedés a gemenci erdővel.** A szegedi területi szakszervezeti bizottság augusztus 25-én kirándulást szervezett a gemenci erdőbe a nyugdíjas aktivistái részére. A résztvevők megtekintették a vadászati múzeumot is, majd szalonnasütésen vettek részt.

— **Fúvósok találkozója.** A szegedi területi szakszervezeti bizottság, valamint a szentesi körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága és Szentes város Tanácsa szeptember 6-án fúvószenekari találkozót rendezett Szentesen. A gazdag zenei programot Csorba György, a városi tanács vb-elnöke nyitotta meg.

— **Népszava évkönyv.** A Népszava Lapkiadó Vállalat ebben az évben is megjelenteti népszerű kiadványát, a Népszava Évkönyvet. A könyv 256 oldalon sok közérdekű, a szakszervezeti munkában hasznosítható tudnivalókat tartalmaz. Emellett több szórakoztató írásnak is helyt adtak. Az évkönyv november 15-től kapható az újságárusoknál. Ára: 23 forint.

— **Társadalmi munka.** September 5-én a szerencsi körzeti üzemfőnökség szocialista brigádjai Szerencs állomáson társadalmi munkát végeztek. A vonatkísérő-laktanya és a felvételi épület között kavicsot terítettek szét, hogy az őszi esős időben is könnyű legyen a közlekedés.

— **Író—olvasó találkozó.** A Fővárosi Csatornamű Vállalat KISZ-építőtáborának fiataljaival és a káposztásmegyeri úttörőkkel találkozott a közelmúltban Madár János költő, lapunk külső munkatársa, aki életével és most készülő verseskötetével ismertette meg a hallgatókat.

AZ UTASELLÁTÓ FIATALJAI RENDEZTÉK

Háromnapos spartakiád Csepelen

A VERSENYEK SZÜNETÉBEN KÖZÉLETI KÉRDÉSEKRŐL IS SZÓ ESETT

A 6000 dolgozót foglalkoztató Utasellátónál 2300 harminc éven aluli fiatal tevékenykedik. Nem szerénytelenség állítani, hogy többségük példásan helytáll a munkában, részt vesznek a különböző versenymozgalmakban, emellett önzetlenül sokféle közéleti tevékenységet is kifejtenek. Ezzel összhangban a jóléti és kulturális alapból évente 80 000 forintot biztosítanak a vállalatnál *ifjúságpolitikai célokra*, s az egyéb jellegű szociálpolitikai juttatásokból is arányosan részesednek a fiatalok. Ebben az évben a jó munka elismeréseként már 28 fiatal kapott kitüntetést.

Az *ifjúsági törvény* szellemében került sor a vállalati KISZ-bizottság, a sportkör és az MHSZ rendezésében szeptember 4., 5., 6-án a Csepeli Úttörőtáborban megtartott, a vállalat egészet átfogó *spartakiád* megrendezésére.



Koszorus Ferenc főtitkár válaszol a kérdésekre (Skoda László felv.)

A területi igazgatóságtól, a központ osztályairól és a különböző munkahelyi egységektől *mintegy 250-en neveztek a versenyekre.* Többen is lettek volna, de az üzemelés nem szünetelhetett a 3 napos program lebonyolítása idején.

A szellemi vetélkedők sorát — ki nyer ma, honismeret, kultúra, filmvetítés, rejtvényfejtés, sakk — változatosabbá tette a járőrverseny, lövészet, asztalitenisz, úszás, tolltenisz és a *limbó-hintó* verseny. Kiemelkedő esemény volt ezenkívül a *közéleti fórum*, a női és a férfi labdarúgás, a tájízeket adó *főzőverseny* és a hangulatos discó-műsorok. A legifjabb részvevőket a *Bábszínház* művészei és a vasutas úttörőzenekar szórakoztatta.

Rendezvényüket — meghívásukat elfogadva — jelenlétükkel megtisztelték: *Koszorus Ferenc*, az MSZMP KEB tagja, a Vasutasok Szakszervezetének főtitkára; *Murányi István*, az V. kerületi pártbizottság titkára; *Tóth László* főigazgató; *Cserey Miklós*, az V. kerületi KISZ-bizottság szervező titkára; *Sebes Gusztáv*, a volt „arany csapat" kapitánya.

A kedves vendégek egyben azt is vállalták, hogy a *dr. Bognár András* által vezetett, nagy érdeklődéssel kísért közéleti fórum kérdéseire válaszolnak. A Magyar Rádió — *Molnár Dániel* szerkesztő riporter vezetésével — egyenes adásban adott közvetítést a spartakiádról. A versenyszámok győztesei értékes jutalomban részesültek. Ezen túlmenően a találkozó jól szolgálta, hogy a szétszórtan üzemelő vállalati egységek dolgozói jobban megismerjék egymást, erősítve az együvé tartozás érzését.

A spartakiád részvevői — az egész vállalati kollektíva nevében — *felhívást juttattak el az Országos Béketanács titkárságához. Tiltakoztak a békénket, biztonságunkat fenyegető imperialista fegyverkezés, az USA hidegháborús politikája ellen.*

Lakáscsere

Elcserélném 51 négyzetméteres kétszoba-konyhás-kamrás — fürdési lehetőséggel — MÁV-bérlakást és 26 négyzetméteres szobakonyhás tanácsi lakást budapesti illetőségű vasutas dolgozóval két szoba összkomfortosra. Érdeklődni lehet: a délutáni órákban a 345-462, munkaidőben a 27-77 telefonon, Zsitvay.

Elcserélném két szoba komfortos, gázfűtéses és másfél szoba összkomfortos, távfűtéses lakásokat egy 2 szoba, plusz kis szoba, vagy 1 plusz 2 félszoba összkomfortos lakásra, zöldövezetben. Érdeklődni reggel 9 óráig, vagy este 6 óra után a 345-160-as telefonszámon, Fejes.

Elcserélném Balatonkeresztúr MÁV-állomáson levő háromszobás, kertes, szolgálati lakást Budapest területén másfél, esetleg kétszobásra szolgálati lakásra jogosult vasutassal. Érdeklődni levélben: László Sándor, Balatonkeresztúr MÁV-állomás, 8647.

Elcserélném Gödöllő központjában levő egy plusz fél szobás II. emeleti, hívóliftes, összkomfortos öröklakásomat budapesti OTP-, szövetkezeti vagy MÁV-bérlakásra. Érdeklődni: munkaidőben a 18-80-as telefonszámon.

Elcserélném nagyméretű, kevés ráfordítással kettő szoba, komfortossá átalakítható, egy szoba félkomfortos, felújítás befejezése előtt álló, olcsó bérű, MÁV Északi főműhely telepi lakásomat aktív vasutas dolgozóval kisebb méretű vagy garzonlakásra. Érdeklődni telefonon egész nap 833-872, Szabó.

Elcserélném Záhonyban levő nagyméretű 3 szobás, kertes MÁV-bérlakásomat debreceni vagy budapesti másfél szobásra. Érdeklődni lehet levélben és személyesen: Záhony, Szamuely u. 22. Varga Sándorné.

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. A vállalati szociális ellátásban kiemelt feladat. (Folytatása a 16. függőlegesben.) 14. Halfajta. 15. Finomgyapjas juh. 16. Személyes névmás. 17. Szappanmárka. 19. Kacat. 20. Kilenc vége. 21. Kiválasztott (francia). 23. A 36. függőleges fordítva. 25. Kétkerekű kocsi. 27. Ökölvívó olimpiai bajnokunk. 28. Kártya a tarokkban. 30. Iz..., közel-keleti állam. 31. Jugoszláv város. 33. K. N. O. 34. Annyi mint. 36. Zöldségféle. 37. Ráfér a foltozás. 39. Zeke egynemű betűi. 40. Gyümölcscukor (latin). 42. Spanyolországban használt zsargon. 43. Végtelen orr. 44. Primitív népek törzsi jelvénye. 46. Rabol. 47. Félig régi. 49. Heg a testen. 51. Borsod megyei hegy. 54. Alakzat. 56. Japán méltóság. 57. Becézett férfinév. 59. Folyó a Kaukázusban. 61. Vas megyei község. 62. Város Iránban. 63. Mákos része. 64. Iratkapocs. 66. Menetkedvezményi egyesség. 67. Fél pete. 68. Ó-egyiptomi istenség. 71. Orosz zeneszerző.

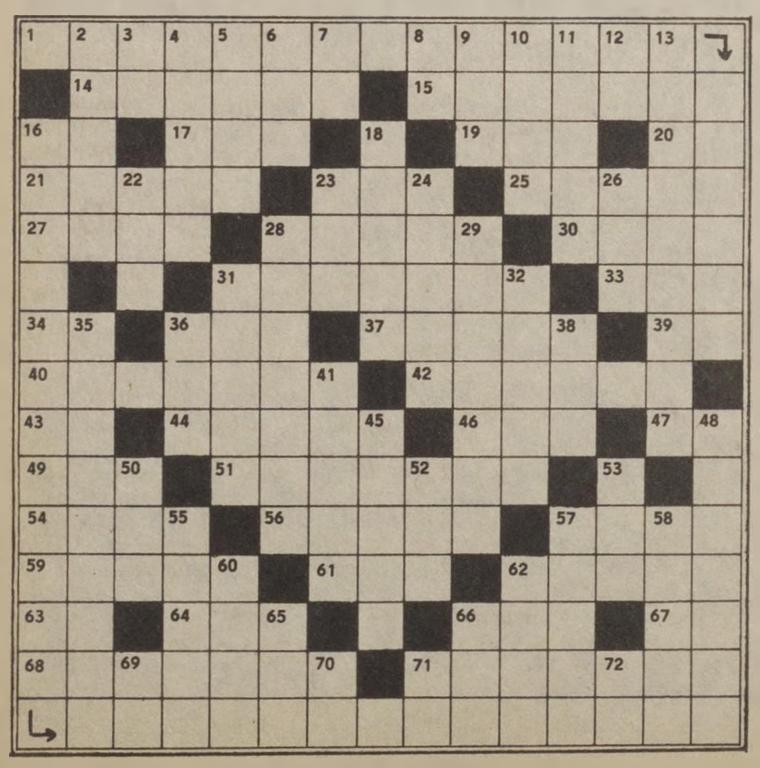
Függőleges: 2. Dél-amerikai ország. 3. Tagadószó. 4. Gabonát betakarító. 5. Fordított férfinév. 6. János, a végek nélkül. 7. Dugó páratlan betűi. 8. Orom szélei. 9. Talál. 10. Betűt vetek. 11. A Kis-Szunda-szigetek tagja. 12. Csontokat köt össze. 13. Gyűjtőlencserendszer. 18. Vissza: a Földközi-tenger része. 22. Női név. 23. Község Nógrád megyében. 24. Elalél. 26. Tesz. 28. Régi magyar tánc. 29. Kozmetikamárka. 31. Görög szinget. 32. ... Ignác, matematikus volt. 35. Felfelé a kaptatón. 36. Víznyerő. 38. Kis hangszer. 41. Traktor. 45. Neves mongol fejedelem volt. 48. Hangulatos muzsikaszó. 50. Szeszes ital. 52. Mint 61. vízszintes. 53. A ló legmagasabb része. 55. Közben megakad! 57. Budapest egyik „városa". 58. Latin kő. 60. Kéve. 62. A legnagyobb csend. 65. Római 1049. 66. Rágószerv. 69. Rag. 70. Fordított előd. 71. Igekötő. 72. Kimondott betű.

Beküldendő: vízszintes 1. és folytatásaként a 16. függőleges.

Beküldési határidő: 1981. október 9.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Áttérés az ötnapos munkahétre. Az új törzsgárda-szabályzat.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 17. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Kovács László, Celldömölk, Kossuth L. u. 9.; Somlai Rudolfné, Szombathely, Lenin út 65.; Juhász József, Nagykálló, Széchenyi út 95.; Nagy Jánosné, Hódmezővásárhely, Kistópart u. 11.; Jánosa István, Gyékényes, Petőfi S. út 140.



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 Lapkiadó Vállalat
1964 Bp. VII., Rákóczi út 54.
Telefon: 224-818
Felelős kiadó: dr. Jandek Géza
a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 215-11 050
81—4132. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460—6000

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXV. ÉVFOLYAM, 20. SZÁM · ÁRA: 1.30 FORINT · 1981. OKTÓBER 5.

RÉPASZEZON



Az Ercsi Cukorgyár iparvágányának éjszakai kiszolgálására indul a székesfehérvári üzemfőnökségtől kirendelt tartalékmozdony. A pusztaszabolcsi személyzet — Koltai Róbert mozdonyvezető és Tóth Sándor tolatásvezető — megbeszéli a gyáriaktól kapott feladat végrehajtásának részleteit

(Riportunk a 3. oldalon.)

1982. január 1-től

Ötnapos munkahét a MÁV-nál

A vasutas-szakszervezet elnöksége elfogadta a MÁV Vezérigazgatóság programtervezetét

A vasutas-szakszervezet elnöksége szeptember 17-én ülést tartott. A testület, mint azt előző lapunkban már jeleztük elsőnek a 42 órás heti munkaidő — az ötnapos munkahét — bevezetésével kapcsolatos előterjesztést vitatta meg. Korábban, a társadalmi viták során elhangzott vélemények, a programtól eltérő és azt kiegészítő javaslatok, valamint a lehetőségek egybevetése után *az elnökség egyetértett a KPM, illetve a MÁV Vezérigazgatóságnak azzal a javaslatával, hogy a MÁV az ötnapos munkahétre egységesen, 1982. január 1-ével térjen át.*

Az áttérés végleges programjának elkészítése során ugyanis bebizonyosodott, hogy az ötnapos munkahét bevezetésére vonatkozó kormányhatározat követelményeinek és feltételeinek a biztosítása nem könnyű feladat. Éppen ezért, a vasutasokat érintő különböző hatások megítélésénél, az elnökség elé került előterjesztés abból indult ki, *hogy a MÁV-nál jelenleg közel 50 ezren dolgoznak folyamatos munkarendben.* Ezeknek a havi tényleges munkaidejére évek óta a 220-230 óra a jellemző.

A folyamatos üzem, a közlekedésbiztonsági előírások ugyanis behatárolják a közlekedési feladatok ellátásához szükséges munkaidőalapot és létszámot, amelyet jól átgondolt szervezési intézkedésekkel is csak részben lehet csökkenteni.

Ezek a körülmények, valamint az e munkakörökben rendelkezésre álló — évek óta csökkenő — létszám azt eredményezte, hogy az érintett dolgozóknak a törvényes munkaidő csökkentése helyett növekedett a túlórák aránya. Az is igaz, hogy a túlórák díjazása növeli az egyéni kereseteket, de ugyanakkor csökkenti a nagyobb kollektívák bérfejlesztési lehetőségét.

Kétségtelen, hogy a társadalmi vitára kiadott programtervezet arra is lehetőséget biztosított, hogy ahol a feltételek adottak, ott a második félévben áttérhetnek az ötnapos munkahétre. Ezt az üzemi demokrácia fórumain rendezett viták során több helyen kész tényként fogadták. *A járműjavító üzemek dolgozói például javasolták, hogy november 1-ével vezessék be az ötnapos munkahetet.* A bevezetéssel kapcsolatban ugyanakkor sokan adtak hangot aggodalmunknak is, mondván, hogy amíg szombati, vasárnapi és munkaszüneti napokon dolgoznak, társadalmi igényeket elégítenek ki, a növekvő szabad idő nagy részét azonban hétközben már nem tudják családjukkal közösen tölteni. Arról nem is szólva, hogy kezdetben — nehézségek jelentkeznek a munkábajárásnál és az óvodai, bölcsődei, valamint egyéb szolgáltatások igénybevételénél. Ezeket a problémákat az áttérés zavartalansága érdekében, a vasúton kívülálló intézményekkel, vállalatokkal még egyeztetni kell.

Az elhangzott javaslatokat a Minisztertanács 1013/1981. (IV. 27.) Mt. sz. határozatában foglaltakkal összhangban lehetett figyelembe venni. *Az ötnapos munkarendre való áttérést viszont a Minisztertanács határozata szerint csak a három, vagy több műszakos, folyamatosan termelő üzemekben lehetséges 1981 közepétől megoldani a feltételek biztosítása esetén.*

A járműjavító üzemek azonban többnyire egy műszakosak, s adottságaik sem egyformák. Ezért méltánytalanságnak látszott és a jogszabályi feltételeknek sem felelt volna meg, ha a MÁV-nál a járműjavító üzemek dolgozóit, akár részben, akár egységesen, már 1981 második félévében ötnapos munkarendben foglalkoztatnák.

Azt kellett tehát megvizsgálni, hogy az ötnapos munkahétre *a MÁV teljes létszámával át tud-e térni 1981. november 1-vel*, a jogszabályi feltételek teljesítése, és belső vállalati gazdálkodásának a bérfejlesztési lehetőségekre való különösebb kihatása nélkül, vagy célszerű a gazdasági erőforrásokat 1982. január 1-i bevezetésre figyelembe venni és az áttérést alaposabban előkészíteni. A döntést befolyásolta az is, hogy az illetékes szervektől kapott tájékoztatás alapján az éves munkaidőkeret tartamára a törvényes munkanapok számának megállapítására, továbbá a napi átlagos munkaidő mértékének számítási módjának meghatározására csak később történik állásfoglalás. Ez pedig várhatóan jelentősen befolyásolja majd a munkaidőalap csökkenésével kapcsolatos eddigi számítások helyességét, tarthatóságát.

Az elnökség, a vitában elhangzott javaslatokat, érveket is figyelembe véve megállapította, hogy nem látszik biztosítottnak az ötnapos munkahét november 1-i bevezetése. *Ezért egyetértett azzal a javaslattal, mely szerint a MÁV-nál az ötnapos munkahétre való áttérést egységesen, 1982. január 1-ével kell végrehajtani.*

A testület ezután megvitatta és elfogadta a 2031/1971. Mt határozat végrehajtásának tapasztalatairól, a záhonyi üzemigazgatóság munkavédelmi helyzetének értékeléséről készült jelentést. Ugyancsak elfogadta a Vasutasok Szakszervezete 1982. évi költségvetésének irányelveit, az ÖTA első félévi gazdálkodásáról készült tájékoztatót, valamint a szombathelyi területi szakszervezeti bizottság és a KISZ-szervezetek együttműködésének tapasztalatairól készült jelentést.

A TARTALOMBÓL:

Közös felelősséggel!
2. oldal

Napirenden az őszi szállítás
4. oldal

A prémium mint ösztönző eszköz
5. oldal

SZOMBATHELYEN JÓL LÁTJÁK:

A 42 órás munkahét bevezetése hatékonyabb fuvarszervezést kíván

Szeptember 10-én *Hajas Endrének*, a területi szakszervezeti bizottság titkárának elnökletével tartották meg a nyugat-dunántúli vasutasok vezetői értekezletét Szombathelyen. A több mint háromszáz gazdasági és társadalmi vezető előtt *dr. Horváth Lajos* vasútigazgató értékelte az első félévet és vázolta a vasút és az igazgatóság előtt álló feladatokat.

Az igazgató elmondotta, hogy a tervszámoktól való elmaradással egyidejűleg nem javultak a minőségi és hatékonysági mutatók. A személyszállításban *csökkent az utasok száma, romlott a menetrendszerűség, a vontatási problémák miatt nőtt a késett vonatok száma, sok személykocsi elhanyagolt és néhány vonalon a mellékhelyiségek kiábrándítóak.* Az igazgatóság fél millió forintért vásárolt takarítógépeket. Ezeket azonban nem használják mindenütt.

Az eddiginél nagyobb figyelmet kell fordítani a váróhelyiségek és a járművek tisztántartására és fűtésére — mutatott rá az igazgatóság vezetője. *Az utazó személyzet a rendelkezéseknek megfelelően mindenkor rögzítse a menetigazolványban, ha probléma van a kocsik fűtésével.* A szerelvények megállási és indulási helyét pedig ne a vasút érdeke, hanem az utazóközönség kényelme határozza meg.

Az áruszállítás mennyiségi mutatói kedvezően alakultak. A szombathelyi vasútigazgatóság történetében első ízben fordult elő, hogy az évi tervelőirányzatnak több mint a felét —, 54 százalékát — az esztendő első hat hónapjában továbbították. *Augusztus 31-ig az 1981. évre előirányzott 10,3 millió tonnából már 7,5 millió tonnát juttattak el a rendeltetési helyére.* Több tízezer tonnával túlteljesítették az exportelőirányzatokat is.

Az elkövetkezendő időszakra mégis hatékonyabb fuvarszervezésre van szükség. A 42 órás munkahét bevezetése ugyanis újabb gondokkal jár; *nehezebb lesz a hétvégi, ünnepnapi rakodások szorgalmazása.* Csökkenteni kell a kocsitartózkodási és kirakási időket is. Ehhez fel kell használni az előjelentéseket és az érkezési idők pontos közlését, ami elképzelhetetlen a fuvaroztatókkal és a Volánnal való jó együttműködés nélkül. Ki kell használni a szocialista munkaverseny adta lehetőségeket. Bátran kell építeni a brigádokra a vasút feladatainak a segítése érdekében.

Dr. Horváth Lajos nagyon kritikusan értékelte az igazgatóság baleseti és fegyelmi helyzetét. Érthetetlen, hogy százon felüli fegyelmi határozat közül 54-nél közrejátszott az alkohol. Ennek ellenére ezeknél az eseteknél mindössze két ízben büntettek elbocsájtással.



A MEDOSZ és a vasutas-szakszervezet titkársága szeptember 24-én az Izsáki Állami Gazdaságban tartotta — üzemlátogatással egybekötött — ülését. Képünkön Horváth István, a gazdaság igazgatója (középen) a borkombinát munkájával ismerteti meg a vendégeket. (Tudósítás a 4. oldalon.) (Visi Ferenc felvétele)

AZ ÍROTT SZÓ EREJÉVEL

EGYÜTTMŰKÖDÉSI MEGÁLLAPODÁS EGY HELYETT ÖT ESZTENDŐRE

A budapesti vasútigazgatóság évek óta számos fuvaroztatóval köt szocialista együttműködési megállapodást. Az idén a központi szolgálat üzemviteli osztályának javaslatára *öt évre hosszabbítják meg az együttműködési szerződéseket.* Ennek az a célja, hogy az igazgatóság és fuvaroztató partnerei az eddiginél még jobban alkalmazkodjanak a hatodik ötéves terv irányelveihez, a népgazdaság érdekeihez.

Az újonnan kidolgozott szocialista együttműködési megállapodásokról *Bagdi Károly* árufuvarozási részlegvezető elmondta, hogy azokkal a szállíttatókkal, amelyekkel ilyen szerződést kötöttek, jobb a kapcsolat. Kiemelkedő példaként említi a tatabányai és oroszlányi szénbányákat, valamint a mosonmagyaróvári Timföld- és Műkorundgyárat (MOTIM). A MOTIM-mel kötött megállapodás 11 pontban foglalja össze a legfontosabb tennivalókat. Például az igazgatóság és a gyár vezetősége figyelemmel kíséri az alapanyag-ellátást, a fordavonatok közlekedését, valamint a belföldi és az export rendeltetésű késztermékek kiszállítását.

A vállalások ezenkívül vonatkoznak az iparvágányok jobb kihasználására, az export küldeményekhez kocsik biztosítására, az áruk gyors rakodására, illetve elfuvarozására, a kocsik tartózkodási idejének csökkentésére, a vagonok tisztítására és a központi szállítási tanács által meghirdetett őszi forgalmi rakodási verseny kiszélesítésére.

A budapesti vasútigazgatóság eddig *tíz vállalattal kötött szocialista együttműködési megállapodást.*

Közös felelősséggel!

Egységes szemléletre van szükség a művelődési bizottságok munkájában

Kissé indulatosan így fogalmazott az értekezlet egyik résztvevője: *végülis mindegy, hogy ki csinálja? Csak az a fontos, hogy menjen a munka.*

A művelődési bizottság sokoldalú, színes tevékenységéről volt szó, amely igazán elismerésre méltó. Szervezi az oktatást, a kirándulást, az író-olvasó találkozókat, fórumokat, ismeretterjesztő, külpolitikai előadásokat, tárlat látogatásra viszi a szocialista brigádokat, egyszóval — aktív részt vállal a közművelődési tennivalók végrehajtásából. Ez volna a feladata? S ha nem ez, akkor is mindegy, csak menjen a munka?

Valljuk meg őszintén: *ahol jól dolgozó művelődési bizottságról beszélhetünk, ott többnyire a végrehajtó munkával vagyunk elégedettek. Azzal a tevékenységgel, amely elsősorban nem a bizottság feladata. Csakhát . . .*

A közművelődésben a társadalmi jellegű bizottságoknak véleményező, javaslattevő és koordináló szerepet kell betölteniük. Ennek helyes értelmezése és gyakorlata azonban még mindig nem általános. Nincs egységes szemlélet abban, hogy a bizottságok létrehozásának fő célja nem az operatív munka, hanem a közös művelődési programok tervezése, figyelemfelhívása, gyors és rugalmas reagálása a művelődéssel összefüggő változásokra, az igényekre és a szükségletre.

A bizottságoknak tehát azáltal kell segíteniük a művelődéspolitikai célok megvalósulását, hogy tervezik, összefogják, értékelik a munkahely ilyen irányú tevékenységét. Kezdeményeznek művelődéssel összefüggő elemző vizsgálatokat, és hatékonyabb formák, módszerek alkalmazására ösztönöznek. Saját munkaterveiket a különböző szervek közművelődési terveinek figyelembevételével készítik el, s ebben koordinatív jellegű feladatokat jelölnek meg. A közművelődési helyzet javítására, a körülményekhez igazodó, ésszerű javaslatokat tesznek, és ezek megvalósítását folyamatosan szorgalmazzák. Az operatív munka hiányosságait időben jelzik, észrevételeikkel gondot fordítanak a művelődési igények és lehetőségek állandó fejlesztésére.

— *Nem lehet különválasztani a koordinálást az operatív munkától* — érvelt az értekezleten egy másik felszólaló — *mert a bizottság tagjai közül többen szakmai beosztásuknál fogva is kötelesek oktatás, szakoktatás szervezésével foglalkozni.*

Ez igaz. A szakvonali munkát azonban — így az oktatás szervezését is — az oktatási osztály vezetője, csoportvezető vagy -felelős, munkaköri feladatként végzi el, s azt a bizottság társadalmi tagjaként sem lehet testületi tevékenységnek felfogni. Más kérdés az, hogyha a bizottság együttes javaslatára, a munkahely egészét érintő koordinálás mellett — *és nem ahelyett!* — a szakterületen „hivatalból" nem dolgozó bizottsági tagok segítenek a végrehajtó munkában. Ezért a közreműködésért csak elismerés jár.

A közművelődési feladatok ellátásában ugyanis, egyfajta munkamegosztásról van szó, s ez alapját képezi a tervszerű, összehangolt együttműködésnek. *Ebben a munkában a gazdasági és mozgalmi szervek, művelődési bizottságok és intézmények közös felelősséggel vesznek részt.* A közművelődési törvény értelmében, mindenekelőtt a gazdasági oldalról jelentkeznek olyan tennivalók, mint például: *az állami felnőttoktatás, szakoktatás szervezése, a közművelődés munkahelyi feltételeinek megteremtése, az igények kielégítésére és fejlesztésére irányuló tudatos törekvés, a mozgalmi szervek, társadalmi jellegű bizottságok észrevételeinek hasznosítása, a reális javaslatok megvalósítása stb.* A feladatok végrehajtásában a különböző szervezetek ösztönző, mozgósító jelleggel együttműködnek a gazdasági vezetéssel. A szakszervezetnek a mozgalom sajátos eszközeivel, meggyőző, nevelő munkával, az agitáció és propaganda erősítésével kell segíteni.

A művelődési bizottságok is sajátos módon kapcsolódnak a közművelődési tevékenységhez. Mint koordinatív feladatokat ellátó testületek, észrevételeikkel, javaslataikkal, közös programok kezdeményezésével vesznek részt a kulturális tervek kialakításában és végrehajtásában. *A művelődési bizottságok létrejötte tehát nem csökkenti a végrehajtó szervek munkáját és felelősségét.* A bizottságok velük együtt — és nem helyettük! — vesznek részt a munkahelyi közművelődésben. A sikeres együttműködés alapvető feltétele éppen az, hogy mindenki a maga területén teszi a legtöbbet az ügy szolgálatában.

Ez természetesen azt is jelenti, hogy az illetékes szerveknek kölcsönös figyelmet kell tanúsítaniuk egymás munkája iránt. Az érdeklődés persze önmagában nem elég. Szükség van arra is, hogy például a művelődési bizottság hasznos elgondolásai, jó ötletei megvalósítása érdekében, a döntésre jogosult vezetőtestületek, saját szakterületükön minden esetben intézkedjenek. A bizottságok észrevételei, elemzései pedig az eddiginél nagyobb mértékben terjedjenek ki a termelési-műszaki és művelődési feladatok összehangolására, a hátrányos rétegek (bejáró dolgozók, munkásszálláson lakók), nők fiatalok, szocialista brigádok művelődésével kapcsolatos tennivalók megfogalmazására. *Hatás- és jogkörük alapján fordítsanak fokozottabb figyelmet a munkahelyi kulturális alapok célszerű felhasználására, az erre vonatkozó határozatok végrehajtására is.*

A koordináló tevékenység tehát felelősségteljes, sokrétű munkát jelent, széles körű helyzet- és emberismeretet igényel a bizottság tagjaitól. Személyi összetételében ezért találhatók meg a gazdasági és mozgalmi vezetők képviselői. Ezért fontos az is, hogy a szocialista brigádok életét jól ismerő brigádvezetők vegyenek részt a bizottság munkájában. Közreműködésük nem nélkülözhető és nem pótolható a munkaverseny-felelőssel, mint ahogy hiányos a bizottság összetétele akkor is, ha tagjai sorában a művelődési intézmény képviselője nem található.

Pálinkás Katalin

Találkozás 30 év után

A MÁV Tisztképző Intézet 1950—51-es tanévének (forgalmi- és kereskedelmi tagozat) hallgatói szeptember 19—20-án tartották 30 éves találkozójukat a balatonfenyvesi vasutasüdülőben. *(Az évfolyam hallgatóit — 165 férfi, 46 nő — az első vasutasnapon avatták államvasúti tisztté).*

Ez a találkozó is igazolta, hogy a nagy múltú tisztképző, nemcsak megalapozott szakmai ismereteket adott, hanem elmélyítette a hivatásszeretetet, a vasúthoz való ragaszkodást, valamint a közösségi szellemet, az összetartozás érzését. Az évfolyam tagjainak többsége ugyanis az üzemviteli szakszolgálat különböző irányító, vezető munkakörében, illetve a végrehajtó szolgálatnál teljesít szolgálatot, de sokan találhatók az irányító szerveknél: a vasútigazgatóságoknál és a vezérigazgatóságon is.

A Tisztképző Intézet nevében *dr. Kun Dezső* igazgató köszöntötte a hallgatókat. A vezérigazgatóság párt- és gazdasági vezetése nevében *Nagy Károly*, a pártbizottság titkára mondott üdvözlő beszédet.

Ifjúsági delegáció az NSZK-ból



Szeptember 13. és 19. között — szakszervezetünk meghívására — NSZK ifjúsági delegáció tartózkodott hazánkban. A delegáció tagjai tanulmányozták többek között szakszervezetünk ifjúsági munkáját, a vasutas fiatalok élet- és munkakörülményeit. A vendégeket fogadta Koszorus Ferenc, szakszervezetünk főtitkára is. Itt-tartózkodásuk során látogatást tettek többek között a Landler járműjavítóban, a pécsi vasúti csomóponton, a kaposvári MÁV-nevelőotthonban és a balatonboglári üdülőben. (Képünkön Koszorus Ferenc főtitkár szakszervezetünk tevékenységéről tájékoztatja a fiatalokat.) (Tenta György felvétele)

NAPIRENDEN

Az állami felnőttoktatás

A szegedi terület dolgozóinak 18,8 százaléka nem végezte el az általános iskola nyolc osztályát

A szegedi igazgatóság területén fontos feladatnak tekintik a dolgozók politikai és világnézeti nevelését, szakmai és általános műveltségének rendszeres, folyamatos növelését. E célok megvalósítását segítik azzal is, hogy időnként megvizsgálják az elért eredményeket, s meghatározzák a tennivalókat. Ezt tették a közelmúltban, *amikor a szegedi terület szakszervezeti bizottság testületi ülésén tűzte napirendre az állami felnőttoktatás helyzetét, tapasztalatait, további feladatait.*

Beszélő számok

Az igazgatóság személyzeti és oktatási osztálya által összeállított írásos jelentés hű képet adott a meglevő állapotokról. Mint azt a tájékoztató is kiemelte: *„a műveltség megszerzésének alapja és kiinduló pontja az általános iskola 8. osztályának elvégzése".* Éppen ezért, a felnőttoktatásban döntő szerepet tulajdonítanak az általános iskolai végzettség megszerzésének.

Jelenleg, a vasútigazgatóság összlétszáma *18,8 százalékának nincs meg az általános iskolai végzettsége.* Számokban kifejezve ez 2426 vasutasnak felel meg. Az általánossal nem rendelkezők több mint háromnegyedét az építési- és pályafenntartási, valamint az üzemviteli szakszolgálatnál foglalkoztatják. Ennek az is oka, hogy ezen területeken található a legtöbb olyan munkakör, amelynél nem követelmény az általános iskolai végzettség. S így nincs is ami ösztönözzön a tanulásra. Sajnos, *26 analfabéta is akad*, legtöbbjük a pályafenntartásnál dolgozik. Közülük kerülnek ki leggyakrabban a munkahelyet változtatók.

A gondok, problémák ellenére azért szép számmal vannak olyanok is, akik felismerve az általános iskolai végzettség szükségességét, beiratkoznak az iskolába és sikeresen vizsgáznak. Az utóbbi öt évben 637-en tanultak az általános iskola valamelyik osztályában és közülük 322-en szerezték meg az általános iskolai végzettséget. Az eredmények elérésében különösen *Békéscsaba, Kecskemét, Kiskunhalas* és *Szentes* csomópontok jártak az élen.

Kihelyezett tanfolyamok

Tavaly már csak *Békéscsabán, Szentesen* és *Kecskeméten* volt általános iskolai képzés üzembe kihelyezett tagozatos osztályokban. Említést érdemel a szegedi oktatási főnökségen szervezett általános iskolai oktatás, *ahol a dolgozóknak 46 napos bentlakásos képzést biztosítottak a VII—VIII. osztályok elvégzésére.* Sajnos a kezdeti jó eredmények után, megfelelő számú érdeklődő hiányában, ezt az oktatási formát megszüntették. Helyette a 17 hetes, hetenként egy egésznapos igénybevételt jelentő képzési formát választják. A csökkenő létszám ellenére is *újabb kihelyezett tanfolyamok indítását tervezik, elsősorban Szegeden, Békéscsabán* és *Kecskeméten.*

Az igazgatóság a területi szakszervezeti bizottsággal közösen segíti a tanulni vágyókat. A tankönyveket díjmentesen bocsájtják a tanulók rendelkezésére. Igény esetén felkészítő konzultációkat is tartanak.

A középiskolai képzésben részesülők aránya elfogadható. Az 1980/81-es tanévben 279-en tanultak, ebből 45-en gimnáziumban, 79-en vasúti képzést nyújtó szakközépiskolában, 52-en egyéb szakközépiskolában és 103-an szakmunkások szakközépiskolájába.

Az elért eredmények mellett *figyelmeztető, hogy csökkent a vasúti képzést nyújtó szakközépiskolákban tanulók száma, annak ellenére, hogy Békéscsabán is működik levelező képzés.* Az írásos jelentés rámutatott arra is, hogy a középiskolai képzés terén gondot jelentett a konzultációkon való megjelenés. A sok hiányzás arra enged következtetni, hogy a szolgálati vezetők nem mindig biztosítják a hallgatók iskolai megjelenését —, pedig ez is befolyásolhatja a sikeres vizsgát.

Örvendetesen nő a technikusi minősítés iránti érdeklődés. Eddig 32-en szereztek technikusi minősítő vizsgát, amely a II. szakcsoportba való kinevezésre jogosít. A tanulási kedvet az igazgatóság a vizsgaköltségek átvállalásával is serkenti.

Miért csökkent a tanulási kedv?

Az egyetemeken, főiskolákon azok tanulnak, akiknek a munkakörükhöz felsőfokú végzettség szükséges. Igaz mindig jóval magasabb a jelentkezők száma a felvetteknél. Ezért ez évben már felvételi vizsgára felkészítő tanfolyamot is szerveztek.

A vasútigazgatóság az 1975/76-os tanévtől foglalkozik a szakmunkásokat felsőfokú tanulmányokra előkészítő tanfolyamokkal. Ez az oktatási forma Szegeden nem vált be, mivel az ide jelentkezők száma évről-évre csökkent.

Az oktatás helyzetét elemző anyag arra is magyarázatot keresett, *hogy miért csökkent a tanulási kedv?* Természetesen erre határozott választ adni nem lehet. Vannak azonban olyan körülmények, amelyeket mint közrejátszó okokat számításba kell venni. Ilyen például, hogy sok még az általános iskolai végzettséget nem igénylő munkakör; nem mindenki számára vonzó az alkalmazotti, de még a vezetői munkakör sem; továbbtanulással elesnek a fizikai munkakörben levő kedvezményektől; gyermekei beiskolázásánál esetleg hátrányba kerül. Feltétlen figyelembe kell venni a megnövekedett szabad idő eltöltését, valamint azt is, hogy az általános elvégzésében a dolgozók anyagilag nincsenek érdekelve.

Gellért József

SZAKSZERVEZETI OKTATÁS

Tisztségviselők az iskolapadban

Szeptemberben megkezdődött a szakszervezeti tisztségviselők oktatása. Köztudott, hogy az igényes szakszervezeti munkához napjainkban már sokoldalú elméleti és gyakorlati ismeretekre van szükség. Ezt a célt szolgálja az intézményes szakszervezeti oktatás. A tagság és a tisztségviselők oktatásának szervezeti, módszertani és tartalmi követelményeit kongresszusi határozatok rögzítik.

Szakszervezetünk központi vezetősége az 1981—82-es oktatási évre megszabta a feladatokat. Ennek értelmében *folytatni kell a tisztségviselők munkahelyi oktatását, tanfolyami képzését.* Ebben a bizalmiak, helyettesek, a főbizalmiak és a velük partner gazdasági vezetők vesznek részt. Ez az oktatási forma nagyon népszerű lett, azért is, mert általa erősödött a kapcsolat a szakszervezeti bizottságok és a gazdasági vezetők között.

A tisztségviselők munkahelyi oktatásának rendszerében évek óta eredményesek a levelező tagozatos tanfolyamok. Ebben az oktatási évben először előkészítő levelező, munkahelyi tanfolyamokon készítik fel a bentlakásos tanfolyamra beiskolázott hallgatók közül a munkavédelmi felügyelőket és a kulturális, agitációs, propaganda bizottságok vezetőit. A hallgatók a balatonkenesei oktatási központban számolnak be az előkészítés során tanultakról.

Az szb-k, a szakszervezeti tisztségviselőket öt évre készített beiskolázási terv szerint küldik alap- és továbbképző-tanfolyamra. *Az 1981—82-es oktatási évben szakszervezetünk befejezi az újonnan választott tisztségviselők alapfokú képzését, és megkezdi az újból választottak továbbképzését.* A szakszervezeti iskolák célja az, hogy minél több gyakorlati segítséget kapjanak a mindennapi munkához a szakszervezeti aktivisták és tisztségviselők.

H. K.

Szakszervezeti alapismeretek

Tankönyv szakszervezeti tisztségviselőknek

A szakszervezeti alapismeretek című tankönyv a szakszervezeti tisztségviselők elméleti felkészítéséhez készült. Célja, hogy megismertesse őket a magyar szakszervezetek sokrétű tevékenységével.

Az első fejezet módszertani útmutató, amely segítséget nyújt, egyrészt a foglalkozás vezetőinek az anyag feldolgozásához, másrészt a hallgatóknak a tanuláshoz, s egyúttal a szakszervezeti vezető testületek is megismerkedhetnek az oktatással kapcsolatos feladataikkal.

Ezt követően a kiadvány felvázolja a szakszervezeteknek a szocialista társadalomban betöltött helyét és szerepét, ismerteti a szakszervezetek kettős funkcióját, s az abból fakadó feladatait. Megismertet a szakszervezetek megváltozott szervezeti felépítésével és az új alapszabállyal. Áttekintést ad a szakszervezeti vezető testületek és a bizalmiak feladatairól, jog- és hatásköréről, a szakszervezeti munka különféle területeinek — a többi között munkavédelem, társadalombiztosítás, kulturális, propaganda- és sporttevékenységének — elméleti, tartalmi vonatkozásairól és az elvégzendő feladatokról.

Híven a magyar szakszervezetek XXIV. kngresszusának határozataihoz, s arra alapozva foglalkozik a szakszervezetek gazdálkodását, termelést segítő tevékenységével, s a kongresszusi határozatból fakadó feladataival.

A tankönyv tájékoztat az érvényben levő határozatokról, s a témák végén jelzett irodalomajánlás elősegíti a különféle fejezetek anyagában való elmélyülést is.

A könyvet nem csupán a foglalkozás résztvevőinek és előadóinak ajánljuk, hanem a különféle tömegpolitikai oktatás propagandistáinak is, minthogy egy-egy téma oktatására való felkészülésüket segíti elő.

GONDOS FELKÉSZÜLÉS UTÁN

Amíg a répából cukor lesz...

Ercsiben kétszáztizennégy vagont dolgoznak fel naponta

Az *Ercsi Cukorgyár* nagyvasúti mérlegházát — ahol éjjel-nappal serényen és szorosan együttműködve dolgoznak a gyár és a vasút alkalmazottai — *szanatóriumnak* nevezte el *Félix Andor*, a cukorgyár igazgatója. Szanatórium — mondta —, ahová szívesen tér be mindig, ha ideje engedi. A rend és tisztaság, valamint az, hogy az oda beosztottak jól tudják, értik a feladatukat, valóban megnyugtatóan hat a látogatóra is.



A vasút és a gyár megbízottai egymás munkáját segítve, kiegészítve végzik napi teendőiket

Az ipar és a MÁV együttműködése

— *Nem mindig volt ez így* — jegyzi meg *Pálinkás János*, a MÁV ipartelepi raktárnoka, aki immár kilenc esztendeje dolgozik ebben a munkakörben. Azelőtt is Ercsi állomáson szolgált váltókezelőként, de aztán egészségi állapota miatt „lecsoportosították". Elbeszélése szerint ronda, koszos egérfészek volt az épület, most viszont *csillog, ragyog minden*. Csinosak a bútorok, esztétikusak a berendezési tárgyak, s még *rádió adó-vevőkészülékeket is kaptak a gyártól*, hogy ködben is biztonságosan mozogjanak a tartalékmozdonyok.

— *Ez az eredménye az ipar és a vasút jó együttműködésének, az évről évre ismétlődő szezon előtti közös felkészülésnek* — jelenti ki *Végh László*, a gyár répaátvevője. Ő is régi szakmabeli. Eredetileg asztalos volt, aztán tizennyolc évig cukorfőzőként kereste a kenyerét. Ami az idei felkészülést illeti, a szezon lebonyolítását minden eddiginél jobban sikerült megszervezni. Ezt igazolják az üzemkezdéstől, vagyis a szeptember 15-e óta eltelt napok, hetek.

— *Három, egyenként húsz 60 tonnás kocsikból álló fordaszerelvényt közlekedtetünk Ercsi és a pécsi vasútigazgatóság körzeti állomásai között* — hangzik a magyarázat. — *Ezek a szerelvények 24 óránként fordulnak meg a gyár és a rakodóhelyek között. Mire az egyik szerelvény kiürül, már itt van helyette a másik, rakottan. Ily módon kétszáztizennégy vagon répát — 2140 tonnát — dolgoznak fel — naponta Ercsiben.*

Fordaszerelvényekkel egyébként tavaly is próbálkoztak, ám sokszor elkerülhetetlen volt azok megbontása, mivel a répaszelet elszállításához nem kapott a gyár elegendő üres kocsit. Az idén a MÁV garanciát vállalt ennek elkerülésére, s a megfelelő intézkedések nyomán nincs is semmi fennakadás.

— Milyen az idei répatermés minősége?

— *Három százalékkal magasabb a cukortartalom, mint tavaly volt* — mondja Végh László. — *Annak ellenére, hogy az első szállítmányok viszonylag nem elég érettek, az átlagunk legalább 16 digeszsziós (százalékos) lesz...*

A rakodás szervezésében döntő szempont volt az érési időszak különbözősége is, gondolva arra, hogy az éretlen répa tárolás és szállítás közben hamar romlik, *befülled*. Ebből a meggondolásból az első szállítmányok Tamásiból, Tolnamözsről, Szakály-Hőgyészről, Előszállásról, Paksról, Pincehelyről, Decsről, Sárosdról és Sárbogárdról érkeztek. Ezután folyamatosan indítja a répát a többi állomás, és pedig Dunaföldvár, Bátaszék, Aba-Sárkeresztes, Fürged, Fesőnyék, Keszőhidegkút-Gyönk, Mezőfalva, Mezőhídvég, Simontornya, Zichyújfalu és Pusztaszabolcs.

— Az érési időn kívül szerepet játszik a szerelvények indításában a *rakodógépek* tartózkodási helye. A gyár több mint féltucatnyi gépet mozgat a területen, ily módon pótolva, azaz szinte teljes egészében helyettesítve a hiányzó munkaerőt.

Nehéz lenne nyugdíjasok nélkül

A vasút munkaerőgondját nyugdíjasok beállításával sikerült enyhíteni. Szeptember 14. óta — január 15-ig az ipartelepi raktárnoknak 12/24-es fordulóban *Horkai László* nyugdíjas pályamester és *Gévai György*, Pusztaszabolcs egykori vonatvezetője a váltótársa. Az ólmozó-bárcázói munkakört betöltő nyugdíjasok: *Sárosdi György*, aki váltókezelő volt, *Královics György*, aki Pusztaszabolcson raktárnokként szolgált és *Baki Sándor*, a szeszipar veteránja. A cukorszállítmányok darabszámlálói posztjára ugyancsak pusztaszabolcsi nyugdíjasok — volt vonatkísérők — vállalkoztak: *Pesei Mihály* és *Tóth Béla*. Az iparvágány-számlázói teendőket *Felker Julianna*, Ercsi állomás nyugdíjas személypénztárosa végzi, ezenkívül kocsifelíró lett *Juhász László*, a cukorgyár nyugdíjas mozdonyvezetője, *Vasvári István*, a nyugállományú váltókezelő és *Markovics Lászlóné*, akinek a férje forgalmi szolgálattevő Ercsiben. Illik természetesen megemlíteni a répaátvevő feleségének, *Végh Lászlónénak* a nevét is, hiszen a szezonban a *mázsasegéd* munkája éppoly nélkülözhetetlen, mint a többieké.

— *Egy-két kivételtől eltekintve, valamennyien évek óta itt dolgoznak a kampány idején* — jegyzi meg Pálinkás János, majd arról beszél, hogy a gyakorlati tapasztalat, a szakmai tudás milyen sokat ér.

Váratlan üzemzavar

Mindennek ellenére bekövetkezhet váratlan üzemzavar.

— Mint például tegnap (szeptember 22-én), alig egy héttel a feldolgozás megkezdése után — mondja Végh László. — *Le kellett állni a termeléssel, mert az elfára beállított kocsikból a magasnyomású vízsugár a répával együtt sok követ, agyagot, deszkahulladékot továbbított az ústatóba, s a szennyeződés dugulást okozott a répaátemelő mammutszivattyúnál.* A további baj megelőzésére kiástuk végig az ústatót, s a kényszerű üzemszünet miatti kiesés visszavette a kezdeti ütemet, lendületet...

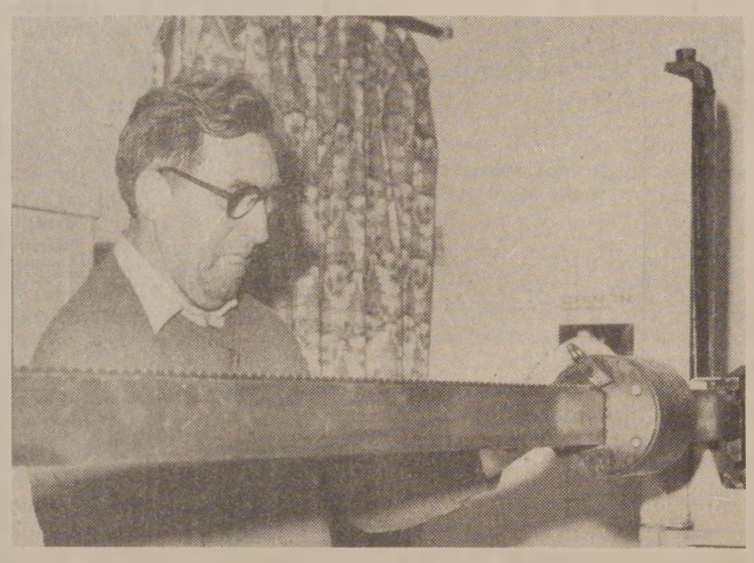
Az eset arra figyelmezteti a vasút dolgozóit, hogy *a répaszállításra szánt kocsik tiszták és fix padlózatúak legyenek.* A gyár is megtette a szükséges intézkedéseket. Ezek közé sorolható, hogy egyre több körzeti állomáson *aszfaltozott prizmateret létesít a gyár*, ezenkívül kő- és gazfogó berendezéssel látják el az üzem újonnan létesülő mosóvonalait. *A korszerűsítés egyébként nem most kezdődött* — két éven belül például mind a tizenkét cukorgyár új típusú, a korábbinál nagyobb kapacitású mészkemencét kapott, ezáltal is gyorsítva a répafeldolgozás ütemét —, *s 1985-ig tart ez a fejlesztési program.*

Átgondolt szervezés a siker záloga

Amíg a tájékoztatás elhangzik, a gyár dolgozóival végigjárjuk az ipartelep több kilométernyi vágányhálózatát. A székesfehérvári üzemfőnökség M43-as sorozatú mozdonya — amelynek vezetője a pusztaszabolcsi honállomású *Koltai Róbert* — és a gyári kis dízel egymás zavarása nélkül rendezgeti a már kiürített, majd répaszelettel ismét megrakott vagonokat. *Tóth Sándor* tolatásvezető közben elújságolja, hogy *a vágányok közét szombat-vasárnapi munkával a közelben állomásozó műszaki alakulat katonái tisztították meg a nyáron nőtt méteres gaztól. Így biztosabb, veszélytelenebb a mozgás.*

Látogatásunk során végül is arról győződhettünk meg, hogy a répaszezont az idén is gondos felkészülés, alapos szervezőmunka előzte meg, s a széles körű összefogás résztvevői között méltó szerepet töltenek be a vasutasok. *Helytállásuk országszerte elősegíti az idei szezon sikerét.*

Kovács József



Szeptember 15-én kezdődött az idei szezon. Pálinkás János leméri az első vagon répát

(Purt Gusztáv felvételei)

Ahol mindent tudnak a személyforgalomról



Szüntelenül csengenek a telefonok az információs központban

(Óvári Árpád felvétele)

A MÁV helyelosztó és információs központban nincs olyan perc, hogy a telefonfelvilágosítók készülékein ne villognának a lámpák.

Az idén június elsején vonták össze a helyelosztó és telefonirformációs központot a Keleti pályaudvaron. Vezetője *Szabó Miklós*. Az átszervezés eredményeiről érdeklődöm. A főnök elmondta többek között, hogy a hívástól számított 15 másodpercen belül jelentkezik az információ, és az utazni szándékozókat gyorsan, pontosan tájékoztatják.

ÉSZREVETTÉK A VÁLTOZÁST

— *Budapesti szolgáltatásaink közül a legfontosabb a telefoninformáció* — magyarázza. — *Már nagyon vártuk az új központ üzembe állítását. A korábbi, kezdetleges berendezésünk sok bosszúságot okozott mindenkinek. Különösen a nyári csúcsforgalomban sok panaszos levelet kaptunk.*

— És most?

Szabó Miklós egy köteg levelet tesz elém. Az egyikben a következőket olvasom: *„Sokat utazunk vasúton. Ezért gyakran kértünk felvilágosítást a tizenegyes információban dolgozó vasutastól, aki mindig udvariasan és pontosan válaszolt kérdéseinkre. Köszönjük neki!" Aláírás:* a Magyar Film- és Tv-művészek Szövetségének tagjai. A többi levél írója is elismerően nyilatkozott az információs szolgálatról.

— Mivel magyarázható ez a kedvező változás?

— Mindenek előtt az új berendezéseknek. Ezek a készülékek *összeköttetésben vannak a vasúti főosztállyal, valamint Komárom, Szob, Cegléd, Pusztaszabolcs, Székesfehérvár, Józsefváros állomások és a Keleti, a Nyugati, a Déli pályaudvarok menetirányítóival.* Csak egy gombot kell benyomnia a kezelőnek, és már közlik is vele, hogy melyik vonat mennyit késik, vagy melyik vágányra érkezik. A korábbi panaszok nagy része éppen emiatt volt.

JÚLIUS ÓTA PREMIZÁLÁS

Az is lényeges változás még, hogy a munkaterületek fallal vannak egymástól elkülönítve. A munkatársak tehát nem zavarják egymást. Kedvezőbbek lettek a szociális körülmények is. *Van hűtőszekrény, melegítőkonyha és tisztálkodási lehetőség.* Az informátorok júliustól prémiumot kapnak.

Az információs helyiség végében van a diszpécserközpont, amelynek lelke az úgynevezett NAD-rendszerű, BHG-gyártmányú készülék. Az okos géprőI *Krizbai Árpád* műszaki vezető és *Kassai Lászlóné* csoportvezető tájékoztat:

— *Ez a berendezés állítja „sorba" a hívásokat* — mondja Krizbai Árpád. — *Összesen hatvannégyet képes fogadni.* Az még előfordul, hogy egyikmásik türelmetlen érdeklődő kicsengés után leteszi a kagylót és újra tárcsáz. A NAD ekkor ismét utolsónak sorolja be. Ezért azt tanácsoljuk, hogy a telefonálók néhány másodpercig türelmesen várjanak.

MEGTESZIK A TŐLÜK TELHETŐT

A diszpécserasztalon egy vaskos napló fekszik.

— *Ebbe írjuk be a vonatokra vonatkozó lényegesebb adatokat* — tájékoztat Kassainé. — *Ha valamelyik vonat 20 percnél többet késik, azt kiírjuk egy nagy táblára. Az informátorok erről tájékozódhatnak.*

— Kényelmesebb körülmények között végezhetjük munkánkat és több ügyfelet tudunk kiszolgálni — foglalja össze véleményét *Palinkó Józsefné*, aki már régi, tapasztalt dolgozó. — Sajnos a telefonbetyárok még mindig sok bosszúságot okoznak nekünk, és értékes másodperceket rabolnak el...

(Séra)

ÉJJELI MŰSZAKBAN

A huszas évek végén, a harmincas évek elején a Rákospalota MÁV-telep — az akkori Bosnyák utca — egyik emeleti lakásában laktam szüleimmel. Nálunk gyakran előfordult, hogy egész éjjel világított a petróleumlámpa, majd később a villany fénye, s azt hiszem, a fény még a konyhai spaletta rácsai mögül is kiszűrődött. Néha megkérdezték tőlünk, hogy mit csinálunk mi egész éjjel. Különösebb következménye nem lett pedig velünk szemben, a régi Wesselényi utcai oldalon, kis ideig egy detektív is lakott. Olyan személy, akinek foglalkozása volt effajta furcsaságokat felderíteni.

Mindenki tudta, hogy a Bosnyák utca 4. egyik emeleti lakásában Szitáéknál varroda működik. Olyan műhely, ahol kívülről bejáró üzemvezető dirigál, miközben az öreg Szita — miután hazajött az Istvántelkiből, ahol lakatosként dolgozott — legújabb lóversenyszisztémáját készítette, olykor ugyancsak hajnalig. De nyomozásra adott volna alkalmat, az is, hogy miért ivott lúgkövet a szomszéd utcában egy ismerős fiatal lány, aki még nemrég egy elegáns banktisztviselővel járt, vagy hová tüntek időnként a fiai meg lányai annak a telepi vasutasnak, aki egyébként a Keleti pályaudvar III. osztályú várótermének bejáratánál stemplizgette a jegyeket; vagy a telep gondnokságán milyen szabálytalanság történt bizonyos tégla- és deszkaszállítmányokkal... Ám ezekkel mintha senki sem foglalkozott volna, bár lehet, hogy valakik azért odafigyeltek.

Velünk is foglalkoztak, de csak a lakók. Vékony cingár gyerek voltam, még elemista, amikor egyik éjjel felébredtem s arra lettem figyelmes, hogy apám csendesen köhécsel a konyhában. Felkeltem és a hideg lakásban kibotorkáltam a konyhába. Apám a konyhaasztalnál ült, s egy kiterített pergamenten tussal, vonalzóval, bonyolult tervrajzot másolt.

Tudtam, hogy apámnak szép írása van, és jó érzéke a rajzoláshoz. Ez azért is meglepő volt, mert két fiú testvére lakatos szakmát tanult, ő polgárit végzett és irodakezelő lett a vasútnál. Évtizedeken át dolgozott az építőfelügyelőségen, szoros kapcsolatban a pályafenntartókkal. Hamar beletanult a vasútépítésbe. Értette is, szerette is, szinte művészi érzékkel csinálta, olykor mérnökök helyett is a munkát.

Amikor észrevett, abbahagyta a munkát, odahúzott magához és büszkén megjegyezte: „Tíz pengőt ad érte a mérnök úr, tudod milyen sok pénz tíz pengő. És csak annyi az egész, hogy egy éjjel nem alszom. Reggel majd jól megmosakszom hideg vízzel és kész. Anyádnak ne szólj semmit, hogy ilyen későn itt találtál. Azt mondtam neki, hogy csak egy pár órát leszek fenn... Dehát ezt nem lehet egy-két óra alatt összevágni, ez komoly munka."

Kereskedősegéd bátyám ugyan a konyhában aludt egy szezlonon, de kirándulások, vidéki munkák miatt gyakran volt távol. Apám szeme ilyenkor felragyogott: vállalhatott éjjeli munkát.

Afelől faggattam apámat, hogy mit vesz nekem a tíz pengőn, de erről nem akart nyilatkozni, „majd befektetjük" — jegyezte meg. Hogy ez mit jelent, arról akkor fogalmam se volt, de anyám később elárulta, hogy az apám az „éjszakai műszakokban" keresett pénzét értékpapírokba fekteti. Állítólag nyert is már, de a pénzt kölcsön adta egy Pagács nevű kollégájának házépítésre, ám ő a pénzzel lelépett és a család semmit sem tudott kezdeni a Pagács-féle papírokkal.

Berecz Miklós



Baki Sándor nyugdíjas bárcázói munkakörben

A MÁV ÉS A VOLÁN SZAKEMBEREI

Egyeztették a közös tennivalókat



Szűcs Zoltán, a MÁV vezérigazgatója, köszönti a tanácskozás résztvevőit

A MÁV és a Volán együttműködéséről tanácskoztak szeptember 17-én a két közlekedési ágazat szakemberei a MÁV Vezérigazgatóság konferenciatermében. A tanácskozáson részt vett és az elnökségben foglalt helyet *Koszorus Ferenc*, a vasutas-szakszervezet főtitkára, *Szemők Béla*, a központi vezetőség titkára, *Szűcs Zoltán*, a MÁV vezérigazgatója, *Tapolczai Kálmán*, a VOLÁN Tröszt vezérigazgatója.

A közös célok egyértelműen meghatározzák a közlekedési ágazatok közötti munkamegosztás és együttműködés népgazdaságilag helyes arányainak meghatározásához szükséges műszaki-gazdasági módszereket, azok kidolgozását és a hatékonysági számítások alkalmazását. Ennek szellemében tanácskoztak a két vállalat forgalmi és kereskedelmi szakemberei.

Nagyobb pályaudvarokon már több éve bizonyítják az együttműködés hatékonyságát azok *a MÁV—VOLÁN komplexbrigádok*, amelyek a közös feladatokat nem is tudják másként, mint együtt megoldani. Mindennapos tevékenységük során meggyorsították a rakodást, jobban kihasználták a kapacitásokat.

A közös munkát elsősorban a népgazdasági szállítási feladatok határozzák meg, ezek kielégítésére kell a fuvarozó vállalatnak törekednie. A végrehajtást pedig úgy kell szervezni, hogy a kapacitások jobb kihasználása mellett az élőmunka hatékonysága is növekedjen. Mindkét vállalat érdeke, hogy üzletpolitikáját egyeztesse, piackutató és fuvarozásszervező tevékenységük összehangolt legyen.

A közös feladatok jobb végrehajtásához a MÁV és a Volán olyan intézkedésre tett javaslatot, mint az áruirányítás javítása, a brigádmozgalom továbbfejlesztése és kiszélesítése, az elkülönített fejlesztési alap jobb felhasználása, a tárolóhelyek, a raktárak felülvizsgálata, ezzel kapcsolatosan a kirakási lehetőség meggyorsítása, a kézi rakodású áruk konténeres szállításának szorgalmazása.

A piackutató tevékenység összehangolását szolgálná *a közös belföldi szállítmányozási iroda létrehozása*, amely elősegíthetné a jobb munkamegosztást, az egységes fuvarlánc kialakulását. Felvetődött ezen belül az összetett fuvarozás adminisztrálásának egyszerűsítése is egyetlen okmánnyal.

A legsürgetőbb együttműködési feladatok teljesítésének ideje éppen ezekben a hetekben van. Az őszi csúcsforgalom egyértelműen a termelőeszközök jobb kihasználását sürgeti mindkét félnél. Nem közömbös, hogy a vasúton mennyi idő alatt fordul egy irányvonat, hány óra alatt rakják meg újból a vagonokat áruval.

Z. F.

Elsőbbség az élő és romló áruknak

Az őszi betakarítás és a szállítás

A MEDOSZ és a vasutas-szakszervezet titkársága együttes ülést tartott az Izsáki Állami Gazdaságban

A MEDOSZ és a vasutas-szakszervezet titkársága szeptember 24-én kihelyezett, együttes ülést tartott az Izsáki Állami Gazdaságban, melyen a két testület tagjain kívül részt vett *dr. Sali Ferenc*, a SZOT szervezési és káderosztályának vezetője és *Borsodi György*, a Szakszervezetek Bács-Kiskun megyei Tanácsának vezető titkára.

Az ülést a házigazda tisztét betöltő *dr. Dobi Ferenc*, a MEDOSZ főtitkára nyitotta meg. Mint mondotta: *a két testület azzal a céllal ült össze, hogy áttekintsék a három évvel ezelőtt létrejött együttműködési megállapodást, és meghatározzák az elkövetkezendő időszak tennivalóit.*

Mint ismeretes a két szakszervezet vezetői az együttműködési megállapodásban arra vállalkoztak, hogy — különös tekintettel az őszi betakarítás időszakára — kölcsönösen segítik a vasút és a fuvaroztató mezőgazdasági nagyüzemek munkáját.

A megnyitó után előbb *Micsuch László*, a MEDOSZ titkára, majd *Koszorús Ferenc*, a vasutas-szakszervezet főtitkára fejtette ki véleményét az együttműködésben foglaltak végrehajtásának tapasztalatairól. Mindketten hangsúlyozták, hogy a megállapodás elvi része változatlanul érvényes. Ilyenkor ősszel a mezőgazdasági nagyüzemekben szinte létkérdés, hogy a termést veszteség nélkül takarítsák be, és gyorsan, értékcsökkenés nélkül juttassák el a külföldi és a hazai fogyasztókhoz. Természetesen ehhez arra van szükség, hogy a vasút biztosítson elegendő szállítóeszközt, és soronkívüliséget az élő-, valamint a gyorsan romló áruknak.



Koszorús Ferenc főtitkár MEDOSZ-vezetőkkel beszélget

(Visi Ferenc felvétele)

Az őszi csúcsidőszakban a mezőgazdasághoz hasonlóan a vasútnak is megvannak a maga gondjai. *Ezért a vasutasok munkáját a fuvaroztatók azzal segíthetik a leghatékonyabban, ha tervszerűen végzik a vagonok ki- és berakását.* Ha a mezőgazdasági nagyüzemek gyorsan rakodnak, s tisztán adják vissza az üres kocsikat, ezáltal hozzájárulnak a kocsifordulóidő csökkentéséhez, ami azt jelenti, hogy a MÁV több fuvarozatot tud kiszolgálni üres vagonokkal.

A vitában felszólalók, közöttük *dr. Sali Ferenc*, *Tolnai Ildikó*, a vasutas-szakszervezet titkára, *Varga György*, a MEDOSZ titkára és *Borsodi György* is hangsúlyozták az együttműködés fontosságát és kiterjesztését a közép- és az alapszervezetekre.

A két titkárság együttes ülésén az elhangzott javaslatok figyelembevételével olyan határozat született, hogy az eredeti megállapodás meghagyásával operatív feladatterv-vet kell készíteni az őszi betakarítási és szállítási feladatok még hatékonyabb segítésére.

(vf)

EÖTVÖS LORÁND-DÍJAS MÉRNÖK

Három évtized az építési szakszolgálatnál

Mérnököket keresett a MÁV 1948-ban. *Dr. Erdélyi Tibor* építészmérnök a lapokat böngészve akadt rá a felhívásra. Jelentkezett, s azonnal felvették. Éppen akkor kezdték az *Üttörővasutat* építeni. Az első kapavágástól az átadási ünnepségig ott tevékenykedett. Ez a munka nemcsak azért felejthetetlen számára, mert az első volt, hanem a gyerekek öröme is azzá tette; *jó volt látni, ahogy a kis úttörők elfoglalták a birodalmukat.*

A mindenes

Az úttörővasútról a Vasúti Főosztály magasépítési osztályára került. Előadó volt, illetve ahogy ő fogalmaz: *mindenes*. Munkatársai tíz-tizenöt évvel idősebbek voltak, az „újoncra" mindent rábíztak. De volt ennek előnye is, azóta minden munkakörben otthon van.

Az életében 1957. fordulópontot jelentett. Kinevezték osztályvezetőnek. S mindmáig ugyanazon a területen, ugyanabban a beosztásban tevékenykedik. Pályafutása szinte megegyezik a nagyobb építkezések történetével.

— *Négy nagy állomás felvételi épülete, Hatvan, Győr, Debrecen, Szolnok fűződik ehhez az időhöz* — mondja —. *Az első három még a szocialista realizmus stílusjegyeit viseli: boltívesek, árkádosak, régiesek. A szolnoki viszont egészen korszerű: csupa üveg, vasbeton.*

Elméleti munkáikról is érdemes szót ejteni. Számtalan típustervet dolgoztak ki, raktárak, kisebb szociális épületek, a biztosítóberendezési szakszolgálat épületeinek javarésze rajzaik alapján készült. A munkásszállók közül *a Tatai úti szállóra* méltán büszkék. Igazán kényelmes körülményeket biztosítottak közel ötszáz embernek; a szobák négyágyasak, mindegyikhez zuhanyozó, mosdó tartozik. Az elmúlt évtizedben az ország csaknem valamennyi nagy pályaudvara közelében épült munkásszálló.

Óvni, ápolni, szépíteni...

Az első tíz-tizenöt évben gombamódra szaporodtak a létesítmények. Később, amikor jobban szétnéztünk a portánkon, rájöttünk: *itt az ideje, hogy a régi épületekre is figyeljünk.* Hiszen, ha nem gondozzuk, tönkremennek. Ezt a luxust pedig nem engedhetjük meg. *Megszerveztük a rendszeres épületfenntartást.* Mindenki a saját területén köteles felújítani, óvni, ápolni, szépíteni. Nem kevésről van szó. A főváros után *a MÁV a legnagyobb épületgazda.* Épületeinek száma meghaladja a negyvenezret.

Ma a felújítások legjelentősebbje: *a Nyugati pályaudvar.* Ma még állványok borítják a Lenin körúti homlokzatát.

— *Két éve hoztuk rendbe az Eiffel tervei alapján készült nagycsarnokot, melynek vonatfogadó területe hatvanezer négyzetméter. Az idő, a gőzösök füstje, a háború pusztítása nem múlt el nyomtalanul. Bőven volt mit javítani. Az Országos Műemlékfelügyelőség kérésére visszaállítottuk az eredeti állapotot. A homlokzaton most díszműbádogosok dolgoznak, kőművesek foltozzák a foghíjakat, csiszolják, tisztítják a nyers téglabevonatot. Nemsokára eredeti szépségében pompázik a Nyugati.*

Tudományos fokozata: kandidátus. Többször kitüntették. *Megkapta a Munka Érdemrend arany fokozatát, legutóbb Eötvös Lóránd-díjjal ismerték el munkásságát.* Nemsokára betölti a hatvanadik életévét.

Családi körben

— *Nyugdíjba készülődöm* — mondja. — *Idestova 36 éve dolgozom. De azért nem vágyódom tétlen pihenésre.* Szép kis könyvtárat gyűjtöttem, eddig azonban alig olvastam. Diákkoromban szenvedélyesen festettem, most újra kezdem, már megvettem a festéket, az ecsetet... *És utazni akarok. Járni az országot és gyönyörködni a műemlékeinkben. Azért a munkát sem hagyom abba. A szakszervezetnél építészeti tanácsadó leszek.*

Egy fia van — bár nem vasutas, de azért az apja nyomdokain halad. Ő is mérnök. Most Nigériába szerződött, a Műszaki Egyetem tanáraként. Családjával együtt évekig lesz távol. A nyári szünidőt itthon töltötték, a nagyszülők boldogságára. Két kislány unoka van.

— *Kedvesek, hízelgőek, mint a cicák* — mondja a nagypapa. — *Ha elutaznak nagyon fognak hiányozni. Ilyenkor különösen jól jön a munka, lefoglal, segít kilábalni a lehangoltságból...*

Cseszák Gyöngyi



Dr. Erdélyi Tibor munka közben

(Laczkó Ildikó felvétele)

Vasutasok orvosa

Rendelőm ablaka az állomásra néz

Fertetics doktorról, Tatabánya-Alsó üzemorvosáról sokan úgy tudják, hogy a vasútról került az egyetemre, csupán szolgálati beosztását illetően térnek el a vélemények. Egyesek esküsznek arra, hogy *Fertetics János* egykor kocsirendező volt, mások jegyvizsgálóként látták nagyon régen, de akad, aki azt hallotta, hogy gőzmozdonyt is fűtött a doktor úr...

— *Ezerkilencszázötvenben érettségiztem a győri Révay gimnáziumban* — mondja. — *Családomban majdnem mindenki vasutas. Én orvos akartam lenni, csakhogy közvetlenül az érettségi után nem vettek fel az egyetemre. A kényszerű várakozást el kellett ütni valamivel, amíg újra szerencsét próbálhattam. Nyár végén találkoztam Békési Feri bácsival, az akkori győri oktatótisztet. — Na, mi van gyerek? — szólított meg. — Nem dolgozol? Mit akarsz csinálni egy évig? Na, gyere hozzánk, felvétel van. A pénz is meglesz! — Így kerültem a MÁV-hoz.*

Letette a forgalmi vizsgát, utazott mint kirakó, majd vonatfékező. Kocsirendezőként tolatott a teherpályaudvaron is.

— Akkoriban még nem létezett a százkilencven óra, annyit mentünk, amennyit bírtunk — mondja. — Ilyen körülmények között más egy év alatt megutálja a vasutat, *én akkor kapcsolódtam vele össze egy életre.* Ötvenhatban felvettek Szegedre, az orvostudományi egyetemre, hatvankettőben végeztem. A diploma megszerzése után rögtön Tatabányára jöttem. Ezerkilencszázhatvannyolcban megüresedett a tatabánya-alsói orvosi állás. Erre a helyre sokan pályáztak. A jelöltektől megkérdezték, miért szeretnék megkapni ezt az állást. Én azt válaszoltam: *azért, mert én vasutas voltam. Ez meggyőzően hatott. Én lettem az új vasútorvos.*

Végigjártam azokat az állomásokat, amelyeket egy orvosnak végig kell járnia. Dolgozott körzetben, rendelőben, kórházban. Jelenleg a tatabányai kórház TBC-osztályának főorvosa.

— *Szeretek a vasutasok között lenni. A rendelő ablakából éppen rálátok az állomásra, s gyakran elnézem a kocsirendezők munkáját. Azt is tudom, ha a Wiener Walzer délután négykor halad át, akkor még nem késik sokat... Figyelemmel kísérem a vasút fejlődését is. Tudom, hol tart a hegyeshalmi pályaépítés. Vannak, akik szégyellik a „vasutas" jelzőt, én büszkén vallom: azok közé tartozom, akiket a mozdony füstje megcsapott...*

Tóth Zoltán

A MÁV KOLLEKTÍV SZERZŐDÉS 1981–85. (9.)

A prémium mint ösztönző eszköz

A MÁV prémiumszabályzatát a MÁV Kollektív Szerződés 6. sz. melléklete tartalmazza. A prémiumrendszer alkalmazásának célja, hogy hatékonyan ösztönözze a dolgozókat, egyéni képességük és teljesítményük minél szélesebb körű kifejtésére, s ezen keresztül a vasút előtt álló legfontosabb feladatok sikeres teljesítésére, a gazdasági eredmények növelésére.

A premizálás célja

Az anyagi ösztönzés a következőkre irányulhat:

— *a mennyiségi követelmények teljesítésére, illetve fokozására,*

— *valamely minőségi szint tartására, vagy emelésére,*

— *a gazdaságosság fokozására, valamint*

— *az említett feladatok kombinatív teljesítésére.*

Az ösztönzés irányát prémiumfeladatok (célfeladatok) és kifizetési feltételek formájában kell meghatározni.

A prémiumfeladatok meghatározásánál a következő szempontokat is figyelembe kell venni:

— *vasút előtt álló legfontosabb feladatok teljesítésére ösztönözzenek,*

— *a helyileg lényeges és a kevésbé fontos feladatok elhanyagolását se vonják maguk után és*

— *egyértelműen mérhetők legyenek.*

A premizálás hatásfoka elsősorban azon múlik, hogy az összvasút célkitűzéseit menynyire sikerült az alsóbb szintekre (igazgatósági területi szintre, üzemfőnökségre és legvégül az egyénekre) átültetni.

Az érdekösszhang megteremtése a legnehezebb feladatok egyike. Megvalósítására általános érvényű módszer nem adható. A jól működő anyagi ösztönzőrendszer kialakítása gondos előkészítést igényel. Ezért a gazdasági vezetők és a szakszervezeti szervek együttműködésének a munkának ebben a szakaszában különös jelentősége van. Csak ez eredményezheti olyan mutatók és részfeladatok kimunkálását, amelyek szoros kapcsolatban állnak a magasabb követelményekkel.

A MÁV prémiumszabályzat III. fejezetének 4. pontja felsorolja azokat a leglényegesebb mutatókat, amelyek a belső prémiumrendszer alapjául szolgálhatnak. Ilyenek:

— *a szállítási feladatok gyors és pontos teljesítése,*

— *a minőségi és gazdaságossági követelmények érvényesülése,*

— *a munkaidőalap jobb kihasználása, a túlóra csökkentése,*

— *az eszközállomány jobb kihasználása,*

— *a takarékos anyag- és energiagazdálkodási gyakorlat megteremtése,*

— *a költségek csökkentése,*

Ha a mutatórendszer kialakítása nem kellő gondossággal, illetve szakértelemmel történik — vagyis a központi célokat nem tudják a helyi körülményekre alkalmazni, lebontani — problémák jelentkeznek a pérmiumrendszer működésében, ami abban nyilvánul meg, hogy az összvasút célkitűzései kisebb-nagyobb eltérésekkel teljesülnek.

Egyéni ösztönzés

Tapasztalataink szerint mégsem ez, hanem az egyénekre vonatkozó ösztönzési szabályok kialakítása okozza a legtöbb gondot. A személyre szóló ösztönzési szempontok kialakításánál *alapvető követelmény, hogy a prémiumtényezők konkrétak, mérhetők és az érintett dolgozók által befolyásolhatók legyenek.* Ha a tennivalók nem világosak és nem egyértelműek, a premizált személy nem tudja pontosan, hogy mit, milyen követelmények — minőség, határidő, stb. — szerint kell teljesítenie.

A problémát a legtöbb helyen az jelenti, hogy ezzel nem foglalkoznak behatóan, ezért nem találnak alkalmas egyéni, *úgynevezett „testre szabott" tényezőket.* Pedig minden területen rendelkezésünkre állnak jól alkalmazható és mérhető mutatószámok, olyan részfeladatok, amelyek konkrétak és az egyének számára jól érzékelhetők.

Az egyéni mutatók kitűzésénél fontos szabály, hogy a gazdálkodó egységek egész tevékenységére jellemző komplex mutatót csak azok részére szabad előírni, akiknek a mutató alakulására jelentős befolyásuk van, illetve hatáskörük a gazdasági egység egész tevékenységére kiterjed.

Az egyéneket tehát csak az általuk befolyásolható szintig szabad érdekeltté tenni a feladatok teljesítésében. Ha ugyanarra a mutatóra több dolgozó tevékenysége is kihat és az egyéni ráhatás mértéke pontosan nem állapítható meg, kollektív premizálást kell alkalmazni. A szabályzat értelmében ilyen esetekben a prémium felosztása a kisebb egység vagy csoport vezetőjének hatáskörébe tartozik. *A kollektív prémium személyre szóló felosztása a szakszervezeti bizalmi együttműködésével történhet.*

A premizálás hatékonyságát a prémium összege és koordinálása nagymértékben befolyásolja. A prémium nagysága és az ösztönző hatás közötti szoros, egyenes irányú kapcsolat aligha szorul bizonyításra. Emellett azonban a prémium koordinálásának is jelentős szerepe van az ösztönzés érvényesülésében.

A prémiumszabályzat IV. fejezete ezzel kapcsolatban a következőket írja elő: *a prémium mértékét a feladatok és feltételek fontossága, valamint teljesíthetősége közötti különbségek alapján differenciáltan kell megállapítani,* s a prémiumot úgy kell koordinálni, hogy a prémiumösszeg változása (növekedése, illetve csökkenése) kellő mértékben ösztönözzön az előírt prémiumfeladatok, illetve feltételek kedvező teljesítésére.

A prémium feltételei

Ismeretes, hogy az anyagi ösztönzésre felhasználható keretösszeg véges. Ezért az ismertetett követelményeknek csak abban az esetben lehet eleget tenni, ha a rendelkezésre álló prémiumkeretet koncentráltan használják fel, vagyis biztosítják annak differenciált felosztását.

Az egyénenként kifizethető prémiumnak elvileg nincs felső határa, a szélsőséges megoldásokat azonban kerülni kell, mert ellenkező hatást érhetünk el vele. *A prémium összegének ösztönzőnek kell lennie, de nem szabad kereseti aránytalanságot okoznia.*

A beírtakhoz szorosan kapcsolódik az a kérdés, hogy a premizáltak körét kik (milyen munkakörök) alkossák. A prémiumrendszerbe — a tartós külföldi szolgálatot teljesítő dolgozók kivételével — azok a munkakörök vonhatók be, amelyek befolyásolják a kitűzött mutatók teljesítését. *Más szóval, a prémium nem személyhez, hanem munkakörhöz kötött.*

Erre vonatkozóan a felsőbb szintű prémiumutasítások irányelveket tartalmaznak. Ezek figyelembevételével minden gazdálkodó egységnél a helyileg elkészítendő prémiumutasításban — *a szakszervezettel egyetértésben* — kell konkrétan meghatározni a premizálásba bevont dolgozók körét.

A prémium koordinálása is jelentősen hat az ösztönzőrendszer működésére, ezért megfelelő koordinációs gyakorlatot kell kialakítani. Tapasztalataink szerint arra is van példa, hogy a prémiumot egyáltalán nem koordinálják, *így az érintett személy nincs tisztában azzal, hogy milyen túlteljesítést kell elérnie és ennek milyen anyagi vonzata lesz.* A koordinálásnál nem az a lényeg, hogy bonyolult megoldáshoz folyamodjunk, hanem az, hogy matematikailag leírható kapcsolatot teremtsünk a teljesítmény és a prémiumösszeg között.

A prémium kifizetésének feltételeit — a prémiumcsökkentő és elvonó szankciókat — *a MÁV prémiumszabályzat V. fejezete tartalmazza.* Ennek értelmében a koordináció alapján kiérdemelt teljes összegű prémium felhasználására csak abban az esetben kerülhet sor, ha az előírt kifizetési feltételek is eredményesen teljesülnek. Ellenkező esetben a prémiumot az előzetesen rögzített szabályok szerint csökkenteni kell, esetleg a teljes összeget el kell vonni.

Nemcsak a termelésre serkent

A premizálás azonban nemcsak a szállítási feladatok mennyiségi és minőségi szintjének emelésére, hanem a személyi és tárgyi baleseti helyzet javítására is ösztönöz.

A kollektív szerződés a súlyos személyi balesetek bekövetkezése esetén különös szigort alkalmaz. Például azonnali hatállyal fel kell függeszteni annak az irányító dolgozónak a prémiumát, akinek követlen irányítása alá tartozó területen

— *halálos,*

— *25 százalékot meghaladó rokkantságot okozó,*

— *30 napon túl gyógyuló sérüléssel járó baleset történt.*

A felfüggesztett prémium kifizetésére a vizsgálat után annak eredményétől függően kerülhet sor. A baleset bekövetkezésében való vétlenség esetén a teljes összegű prémiumot, részleges felelősség esetén az arányosan csökkentett prémiumot kell kifizetni az érintett dolgozó részére.

További fontos feltételként szerepel, hogy a feladatteljesítés elmaradása esetén prémiumot fizetni abban az esetben sem lehet, ha a dolgozó vagy a kollektíva a feladat nem teljesítésében vétlen, tehát a nem teljesítés a dolgozótól vagy a kollektívától független körülmények miatt következett be.

Kevésbé ismeretes a MÁV prémiumszabályzatának az az előírása, amely részleges feladatteljesítés esetén is lehetővé teszi a részarányos prémium kifizetését. Részleges teljesítésért prémium kizárólag abban az esetben fizethető, ha a feladat kitűzése erre egyértelműen utal, meghatározva a részleges eredménynyel arányban álló prémium mértékét.

Betegség idejére, vagy egyéb olyan távollét esetén, amelyre munkabér nem jár, prémiumot sem szabad folyósítani. Ilyenkor a dolgozó prémiumát arányosan kell megállapítani.

Tudatosan és demokratikusan

A prémiumszabályzatban megfogalmazott további rendelkezés értelmében az előírt feladatok és feltételek teljesítése esetén a prémiumot csökkentés nélkül ki kell fizetni. A feladatteljesítés figyelembevételével kiérdemelt prémiumot csökkenteni vagy megvonni csak fegyelmi eljárás keretében *a Fegyelmi Utasítás 4.§ (1)—(2) bekezdése alapján, illetve fegyelmi eljárás mellőzésével a Fegyelmi Utasítás 23. §-ában foglaltak szerint szabad.*

A premizálás a MÁV-nál kialakított gazdaságpolitikai elvek érvényesítésének egyik döntő eszköze. Ezért fontos, hogy a premizálás címén éves szinten rendelkezésre álló mintegy 130 millió forintot a kollektív szerződés elvei szerint használjuk fel. *Sok múlik azon, hogy a prémiumrendszer kialakítása mennyire tervszerűen, tudatosan és demokratikusan történik.* Ha a dolgozókat bevonják az előkészítési munkálatokba, kikérik a véleményüket és a jó javaslatokat figyelembe veszik, akkor bizonyos, hogy az érdekeltek egyetértenek a premizálás szempontjaival (mutatók, koordináció stb.) elfogadják azt és a kitűzött célok megvalósításáért a legjobb tudásuk szerint tevékenykednek.

Szükség van arra is, hogy a gazdasági vezetők és a szakszervezeti szervek állandóan figyeljék az ösztönzőrendszer működését és, ha problémákat észlelnek legyen elképzelésük olyan megoldásra, amely a prémiumrendszer korszerűsítését, ösztönző hatásának javítását eredményezi.

Így lehet biztosítani, hogy a prémiumrendszer betöltse szerepét és jó működésével segítse az összvasúti célkitűzések maradéktalan megvalósítását.

Katona János

(Folytatjuk)

Őszi forgalmi jutalom szocialista brigádoknak

A budapesti vasútigazgatóság *külön pénzjutalomban részesíti azokat a szocialista brigádokat, amelyek az őszi forgalomban kiemelkedő teljesítményt nyújtanak.* A versenyben csaknem hatszázhúsz — a forgalomban és a vontatásnál dolgozó — kollektíva vesz részt, mintegy hatezerkétszáz vasutas.

A központi szolgálat a húsz legjobban dolgozó brigád között havonta 150 ezer forintot oszt szét. Ennek az a feltétele, hogy az igazgatóság legalább 102 százalékra teljesítse szállítási tervét. Amennyiben ezt a teljesítményt nem éri el, csak 100 ezer forintot adnak a húsz legeredményesebben tevékenykedő kollektívának.

A budapesti vasútigazgatóság a szocialista brigádok ösztönzésére, az év hátralevő időszakában, 20 százalékkal több jutalmat ad, mint az elmúlt esztendőben.

S. R.

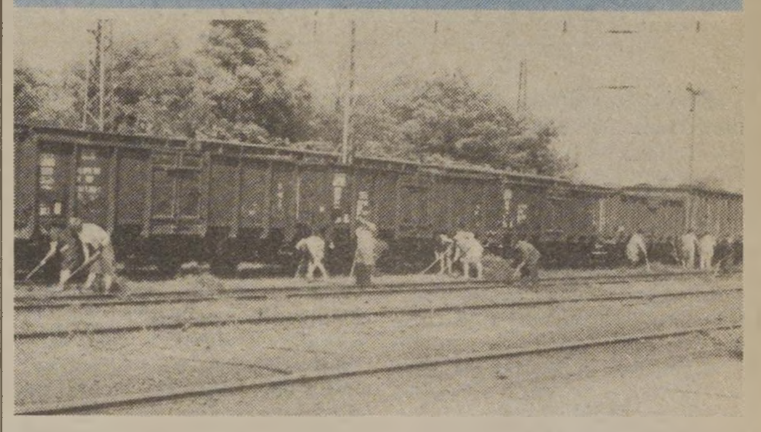
Vésztői fiatalok sikere a szeghalmi ifjúmunkás napokon

A szeghalmi járási KISZ-bizottság szervezésében szeptember 5-én Szeghalmon, az *ifjú munkás napok* keretében szakmai, kulturális és sportvetélkedőket rendeztek. E vetélkedőkön a vésztői körzeti üzemfőnökség fiataljai szép sikereket értek el.

A szakmai vetélkedők közül a lakatos szakmában első lett *Nagy Imre* kocsivizsgáló, második *Kovács István* dízellakatos, harmadik *Ladányi József* szintén dízellakatos. A különdíjat Nagy Imre nyerte.

A műveltségi vetélkedőben a vésztőiek 4 tagú csapata a negyedik helyen végzett. Sportban: kispályás labdarúgócsapatuk második lett.

OROSZLÁNY JUBILEUMA



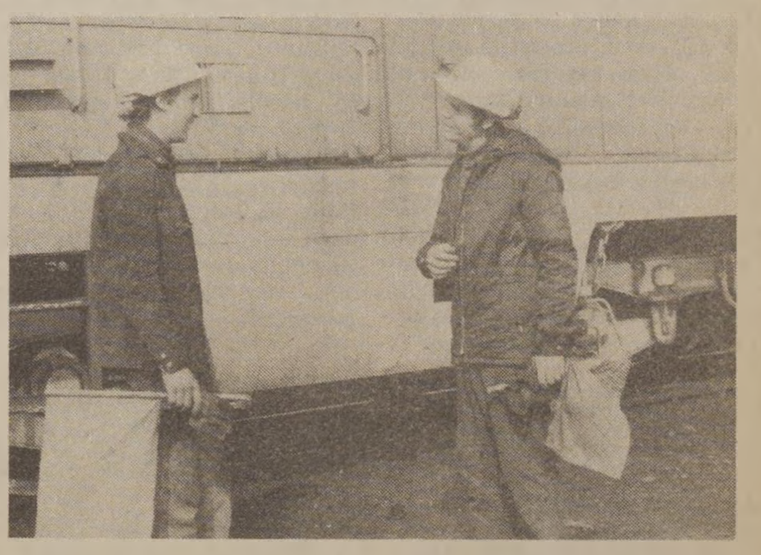
Az ország tíz szocialista városának tisztasági versenyében jó helyezésre számítanak Oroszlány lakosai, köztük a 30 évvel ezelőtt létesült vasútállomás dolgozói, akik a jubileumra készülve különösen sok társadalmi munkát végeztek az állomás és környéke szépítéséért. Ez a felvétel is a szabadnapos vasutasok kommunista műszakjáról készült



Ezen az állomáson az utóbbi másfél évtizedben nem történt személyi sérüléses baleset, s az egyéb mutatók teljesítése is évről évre meghaladja a kiváló szintet. Az erre irányuló munkában élenjárnak a szocialista brigádok, köztük az 1965-ben alakult Kandó brigád, amelynek vezetője, illetve alapító tagja Micskó Lajosné kocsiintéző és Csornai János forgalmi szolgálattevő. Mivel mindkettőjük házastársa is vasutas, nem érdektelen megemlíteni azt sem, hogy az állomás 65 főnyi személyzetének 80 százaléka házaspárokból tevődik össze



A kis teljesítményű, mindössze 280 tonna teherbírású tartalék mozdony nehezen birkózik a szénnel rakott, jóval súlyosabb kocsisorral. —



— Ezt a dzsekit vettem őszre a legutóbbi keresetemből — újságolja Kaszás János Bükkösi Károlynak. A két ifjú kocsirendező fél, illetve egy évi munkaviszonya ugyanis nem volt elég ahhoz, hogy megkapják a vasúttól egyen-, munka- és védőruha-járandóságukat, aminek oka nem „anyaghiány", hanem az ellátás szervezetlenségéből eredő huzavona



A rozzant épület aligha, viszont az itt dolgozó kocsijavítók eredményei annál inkább méltók a szocialista város jubiláló vasútjához: az 1980. évben javított napi 4—5 kocsival szemben naponta most 30—35 tehervagont tesznek megrakhatóvá a 7 tagú javítócsoport tagjai
(Purt Gusztáv képriportja)

Keszthely rekordja

FELÜLMÚLTÁK MÁSFÉL ÉVTIZED ÁTLAGÁT

Rekordforgalmat bonyolított *Keszthely* állomás a nyáron, ezzel alaposan túllépte másfél évtizedes átlagait. A múlt év három hónapjához képest például az idén *ötvenezerrel több, helyben jegyet váltó utast számlálhattak* (166 ezret összesen). Az átutazók száma ennek a sokszorosa.

Személy- és gyorsvonatok végállomása

Keszthelyen a város helyzetéből adódóan a személyforgalom a meghatározó. Elég, ha annyit mondunk: nyáron az érkező és az induló személyvonatok száma napi 58—60, míg a teherszerelvényeké 4—6.

A viszonylag csekély teherforgalom — a személlyel ellentétben — az elmúlt négyöt évben fokozatosan csökkent. Ez persze jobbára a beruházások korlátozásának tudható be, de tény az is, hogy több téesz és a környékbeli kőbánya már Zalaváron, Sármelléken adja föl áruját. A TÜZÉP, a FŰSZÉRT áruja, a hévízi építkezésekhez érkező betonelem, kavics azért ad még elég munkát.

Jellemző a keszthelyiekre, hogy a mérsékeltebb áruforgalomban is a kocsik maximális kihasználására törekednek: *— csaknem minden esetben újra rakják a leadási kocsikat.*

Többségben a törzsgárdisták

— Az őszi szállítási csúcsot mi jobbára csak úgy érezzük, meg, hogy kevesebb kocsit kapunk — mondja erről *Rozsnyai István* állomásfőnök. Annál több munkát ad a nyári utasforgalom.

Az egyre jobban erősödő utasforgalmat — melynek fő meghatározója Hévíz közelsége és a város számos nevezetessége — egy éve már csökkentett létszámmal bonyolítja le az állomás. Átszervezés folytán tizenkét dolgozót irányítottak más szolgálati helyekre — jobbára fizikaikat. Ezért aztán egyes munkaköröket összevontak. A sorompókezelő például váltót is tisztít, viszont a hiányzó munkások bérének egy része felosztható.

A száznegyvenes létszámból százan tíz év szolgálati időn túli *törzsgárdatagok*. A forgalmisták, váltókezelők is másfél évtizedes gyakorlatot tudhatnak maguk mögött. rutinosak, gyorsak, biztoskezűek. A jegyvizsgálók csaknem mindegyike kétvizsgás, vagyis vonatvezető képesítésük is van. *Vizsgahátralékost sem az előző, sem az utóbbi munkakörben nem találni.*

A látogatók tömegét nyaralók, s gyógyulásra, enyhülésre érkezők adják. Délben például három pénztár dolgozik. A vasutasok a peronközi kavicsot naponta kétszer gereblyézik, s az állomásról bizony *tíz vödör papírszemét is összejön egy-egy reggeli gyűjtésnél.* Itt mindenki egy kicsit kertész is: — ha ráér locsol, gyomlál. Tőszomszédságban a park, a móló... a vasút kertje se lehet hitvány. Nemrégiben rendezték a városi tanács segítségével az állomás előtti teret. a tó felé eső fertályt, ezzel megoldódott a Balatonba folyó kis vadvíz szabályozása is.

Alkalmazkodás az igényekhez

Ezekben a napokban már minden az őszt idézi. Menetrendváltozáskor valamennyi érdekelt részvételével hagyományosan eljátsszák *„0 órától 0 óráig"* a vonatok beengedését, tárolását, indítását. Közben ezernyi technikai részletet vitatnak meg. Mert bizony napi hatvan vonat esetében egy viszonylag szűk állomáson nem kis feladat a változó igényekhez igazodni...

Sipka

Nyugdíjasok találkoztak Szombathelyen

Szeptember 4-én délben vasutas nyugdíjasok gyülekeztek *Szombathelyen*, a BM-szervek klubjának nagytermében. Egykori vonatvezetők, forgalmisták, állomáskezelők, lakatosok, takarítók és más egyéb foglalkozásúak ültek le az ízlésesen megterített asztalokhoz. Miközben a meghívottak közös élményeiket elevenítették fel, gondjaikat, bajaikat, örömeiket mesélték egymásnak, *Bartos Lajos*, a területi szakszervezeti bizottság nyugdíjas szervezője az előzményekről tájékoztat:

— *A Szombathelyen élő több mint 1800, megérdemelt pihenését töltő nyugdíjas vasutas közül százat-százhuszat hívunk meg baráti találkozóra.*

Közben megtelik a terem, több mint kilencvenen ülnek az asztaloknál. A meghívottak közül csak néhányan maradtak távol betegség és más, közbejött akadály miatt.

A nyugdíjascsoport 80 éves elnökének, *Lippai Gyulának* a megnyitó szavai után *Meiszner Ferenc*, a szombathelyi területi szakszervezeti bizottság szervezési és káderbizottságának a vezetője mondott köszöntőt. Beszédének első részében a vasútigazgatóság területén végbement és most lezajló változásokat ecsetelte:

— Fejlődésünk egyik legfontosabb mutatója, hogy a gőzvontatást lassan felváltja a dízel-vontatás. 1985 végére teljesen eltünnek a gőzösök. A kocsiparkunkban egyre több kényelmes, személyszállító járműveket állítunk be. Új szociális épületeket létesítettünk *Szombathelyen, Várpalotán, Celldömölkön* és *Veszprémben*. A vasi megyeszékhelyen 120 millió forintos költséggel készül a vontatási telep rekonstrukciója. Az igazgatóság területén öt üzemfőnökséget alakítottunk ki.

Meiszner Ferenc beszélt arról is, hogy a vasutas-szakszervezet és az alapszervezetek többsége anyagi lehetőségeik figyelembevételével támogatják az idős embereket. A cukorbetegek, a 25 napnál tovább gyógyintézetben levők, valamint a nyilvántartott tbc-s betegek *1981. január 1-től felemelt anyagi segítséget kapnak az ÖTA-tól.*

Végezetül megköszönte a nyugdíjas aktivisták, bizalmiak segítségét, majd a jóízű ebéd elfogyasztása után a késő délutáni órákig együtt voltak a nyugdíjas-találkozó résztvevői.

Sz. Jakab István

Szállítási értekezlet

A székesfehérvári körzeti üzemfőnökség tanácstermében szeptember 24-én az őszi szállítással kapcsolatban értekezletet tartottak, amelyen részt vettek a nagyobb fuvaroztató vállalatok képviselői is.

Réti Lajos kereskedelmi főnök tartott beszámolót az első félévi eredményekről, gondokról, és ismertette az utolsó negyedév legfontosabb feladatait. Elmondta többek között, hogy csökkenteni kell a rakodási időt. Ennek érdekében az állomások és fuvaroztatók is törekedjenek az együttműködésre, a kapcsolatok erősítésére.

Szakember-utánpótlás Hatvanban

1982 júliusában huszonkét tanuló fejezi be tanulmányait a hatvani vasútforgalmi szakközépiskolában. A fiatalok az üzemfőnökség szolgálati helyein dolgoznak majd. Közülük tizen társadalmi ösztöndíjasok. Az idén 32-en kezdték meg tanulmányaikat a szakközépiskolában. Tizenöten kapnak a vasúttól ösztöndíjat.

KÓDRA NYÍLÓ AJTÓK

Teljesítmény – komputeren

Sok a törekvő fiatal a MÁV Számítástechnikai Üzemében

A mai rohanó, információra éhes világban az egyre összetettebb, szerteágazó adminisztrációs feladatok megoldásában már nehezen boldogulnánk a számítógépek nélkül. Különösen érvényes ez a vasútra, ahol a személy- és teherszállítások számlázását, költségvetését, a menetjegyek bevételének és ezernyi más vasúttal kapcsolatos információ feldolgozását a számítógépek végzik. A MÁV Számítástechnikai Üzemének központja, a Déli pályaudvar mellett levő korszerű épületben kapott helyet. A hivatalon vendégek szerencsére nem sétálhatnak kedvük szerint az üzemben. Az emeleti ajtók csak a megfelelő kód ismeretében nyílnak meg a beavatottak előtt. Az itt dolgozók nagy gondot fordítanak a biztonságra, hiszen az épület milliókat érő berendezéseket és mágnesszalagokon őrzött felbecsülhetetlen értékű adatokat rejt magában.

Csak a legjobbak kerülhettek be

A MÁV Számítástechnikai Üzemében 660-an dolgoznak. Az alkalmazottak 75 százaléka nő. Ismerkedjünk meg néhányukkal. *Kovács Lászlóné* és *Komlósné Pintér Gabriella*, a Lenin körúti üzemrészből jöttek át erre a beszélgetésre.

Kovács Lászlóné az adatrögzítőben műszakvezető. 1962-ben közvetlenül az érettségi után került a számítástechnikai üzembe. Mindez nem a véletlen műve volt, hiszen szülei, rokonai ugyancsak vasutasok.

— *Akkoriban még elég nehezen lehetett ide bejutni* — emlékezik Kovácsné. — *Minden felvételre jelentkezőnek tesztvizsgán kellett átesnie. Megvizsgálták, kinek milyen a koncentráló képessége, ki mennyire tájékozott. Bonyolult logikai feladatok megoldásával kellett igazolni, bizonyítani a rátermettséget. Még azt is mérték, mennyi idő alatt oldottuk meg a példákat.* Csak a legjobbak kerülhettek be. Az adatrögzítőben kezdtem dolgozni. Eleinte lyukasztó voltam, később kontrollos. A lyukasztó, külsőre egy írógéphez hasonló szerkezet segítségével lemásolja a hozzákerülő adatokat. A klaviaturán óránként 10 ezer leütést végez. Ugyanezeket a bizonylatokat dolgozza fel a kontrollos is. Vagyis az ő dolga, hogy ellenőrizze a lyukasztó munkáját. Csakis így biztosíthatjuk, hogy a számítógépbe hibátlan adatok kerüljenek.

Kovácsné 1977 óta műszakvezető, 23 ember munkáját irányítja. Sokat tett azért, hogy mindezt elérhesse. Elvégezte a marxista szakosítót valamint a felsőfokú szakmai képzettséget adó folyamatszervezői tanfolyamot.

— Négy esztendeje műszakvezető. Mik a tapasztalatai?

— *Amikor még az adatrögzítőgépeken dolgoztam, kisebb volt a felelősségem. Valamennyi beosztottam nő.* Néha nagyon is nehéz ennyi lánynak, asszonynak együtt dolgozni. De igyekszem mindenkinek a segítségére lenni a munkában és a magánéletben egyaránt.

Komlósné Pintér Gabriella kilenc évvel ezelőtt ugyancsak az adatrögzítőben kapott munkát.

— Ez a második munkahelyem. Mielőtt ide kerültem egy évet töltöttem a Csemege Édesipari gyárnál. *Egy ismerősöm javaslatára jöttem a MÁV-hoz. A hetvenes években már érezhető volt itt is a munkaerőhiány.* Ez abban is megmutatkozott, hogy nekem már nem kellett bonyolult tesztfeladatokat megoldani. Simán felvettek. Eleinte lyukasztóként dolgoztam, most már kontrollos vagyok. Megszerettem a munkámat. Nagyon jónak tartom, hogy az adatrögzítőben mindig ugyanaz a lyukasztó és kontrollos dolgozik együtt. Az ellenőr elég hamar megismeri társa hibáit, tehát tudja, mire kell ügyelnie. *Megfigyeltük, ha gyakran váltogatják a párokat, akkor nem megy eléggé olajozottan a munka.* Két műszakban dolgozom. Elég jól keresek. Főleg akkor lehet jó teljesítményt elérni, ha megszakítás nélkül egyenletesen végezhetjük a dolgunkat. Ezért mindenki a nagyobb tételek feldolgozását kedveli. A kis tételeknél sokszor meg kell állni és ezért gyengébb eredményt produkálunk.

Szigorú normarendszer

— Miként osztja el a munkát a műszakvezető? — kérdezem Kovácsnétól.

— *Nem könnyű igazságosan felosztani a teendőket, de arra törekszem, hogy mindenki megközelítően egyformán részesüljön mindenfajta feladatból* — válaszolja a műszakvezető. — *Nagyon szigorú normarendszert alakítottak ki az adatrögzítőknek. Keményen megdolgoznak a fizetésért.* Az itteni munka nem csak szellemileg, hanem fizikailag is alaposan igénybe veszi a lányokat, asszonyokat. Ugyanakkor szerencsés helyzetben is vagyunk, mert nálunk pontosan mérhető a teljesítmény. Mindenki saját maga ellenőrizheti, mit végzett az adott hónapban. Bizonyos értelemben ezen a területen mindenki önálló marad, hiszen a prémium mennyisége nem a főnök szimpátiájától függ. A teljesítményt a számítógépek rögzítik és ennek alapján számfejtik a bért. A számítógép pedig mindig objektív, tárgyilagos.

— Milyen gondokkal küzdenek a mindennapi munka során?

— Sokszor a beérkező fuvarlevelek, menetigazolványok, bizonylatok olvashatatlanok. Látszik, hogy akik kitöltötték, nem sok gondot fordítottak rájuk — veszi át a szót Gabriella. — *Nekünk viszont ez a nemtörődömség problémát, bosszúságot okoz. Akadályozza a folyamatos munkát.* Időbe telik, amíg sikerül kideríteni mit tartalmaz egy-egy bizonylat. Jó volna, ha mindazok, akik bizonylatokkal, fuvarlevelekkel dolgoznak olvashatóan írnák be az adatokat. Ezzel sokat segítenének nekünk.

A közeljövőben a Lenin körúti üzemrész dolgozói lyukszalag helyett szintén mágnesszalagon rögzítik majd az adatokat. Ezt kívánja a korszerű technika. Éppen ezért új gépek kerülnek az üzembe. Mindez több tudást, új ismereteket igényel. Az adatrögzítők szakmai tanfolyamon sajátítják majd el a gépek kezeléséhez szükséges tudnivalókat. Itt senki sem berzenkedik az újabb és újabb továbbképzés ellen, hiszen jól tudják, hogy aki a számítástechnikával „jegyezte el magát" annak állandóan lépést kell tartani a legfrissebb technikai követelményekkel.

Az adatrögzítők után ismerkedjünk meg a számítógépkezelők munkájával. Ők a Déli pályaudvar „lakói". *Nagyné Zupkó Éva* 25 éves és már műszakvezető.

— Tizenegyen tartoznak hozzám. A csoportomon belül az átlag életkor 21 év. Jól megértjük egymást. Idén májusban neveztek ki műszakvezetőnek, de már az elmúlt év végén megbíztak ezzel a munkával. A *Hámán Kató Közgazdasági Szakközépiskolában* végeztem. Kislány korom óta számítástechnikával szerettem volna foglalkozni.

Rengeteg a tanulnivaló

— Ilyennek képzelte el leendő munkáját?

— Valóban csak elképzelni lehetett, hogy milyen is lesz majd a munkaköröm, hiszen akkoriban a szakközépiskola még nem rendelkezett számítógépekkel. Ezért az elméleti tudást nem alkalmazhattuk a gyakorlatban. Igaz voltak gyakorlati foglalkozások, amikor ellátogattunk egy-egy intézménybe, hogy ismerkedjünk a számítógépek kezelésével, de többnyire a közelükbe sem engedtek bennünket. Ezért aztán egy kicsit féltem miként állom meg a helyem a munkában. Viszonylag gyorsan beilleszkedtem az új környezetbe és rövid idő alatt elsajátítottam a szükséges gyakorlati ismereteket. Azóta is rengeteg a tanulnivaló, szinte állandóan frissíteni kell a tudásunkat. Amióta itt vagyok, minden esztendőben részt vettem valamilyen szakmai továbbképzésen. Itt végeztem el a kétéves folyamatszervezői tanfolyamot is, hiszen ez a vezetői beosztáshoz elengedhetetlen követelmény.

Visnyei Zsuzsa 20 esztendős. Foglalkozása számítógép operátor. Tavaly érettségi után került a MÁV-hoz.

— Édesapám vasutas. Elhatároztam, hogy én is követem a példáját. Tudatosan készültem erre a munkára, hiszen a Hámán Kató Szakközépiskolában végeztem, ahol operátori oklevelet kaptam. Ez jó ajánlólevél volt ide a Számítástechnikai Üzembe. *Négy fordában dolgozunk. Tizenkét óránk. De ugyanakkor minden hónapban van egy szabad hetünk. Szolnok környékéről járok be, vonattal.* Már hajnali három órakor kelek. hogy időben ideérjek.

A számítógépkezelők számára havi, heti és napi ütemtervet készítenek. Az operátorok kiszolgálják a gépeket, a vezetőoperátor pedig elemzi a hibákat. A számítógépkezelők munkája nincs eléggé elismerve. Többnyire alacsony fizetést kapnak a kezdők.

— *Engem mindössze 2100 forint bérrel vettek fel tavaly* — mondja Zsuzsa. — Váltott műszakban dolgozom, ezért harmincszázalékos műszakpótlékot kapok. Ha már egy esztendőt eltöltöttem itt az üzemben, akkor prémiumra is jogosult leszek. Ez a szabály.

— *Nekem már jobb a fizetésem* — ismeri el Éva. — *Havonta átlagosan 4400 forintot kapok. Ebben már benne van a műszakpótlék és a vezetői prémium is.*

A beszélgetésekből kitűnik, hogy a MÁV Számítástechnikai Üzemében sok az ambiciózus fiatal. Az itt dolgozók megtalálják a számításukat, hiszen az üzemben igen nagy a mozgás. Nem kell évtizedeket várni arra, hogy valaki a ranglétrán előbbre léphessen. Ezért is kötődnek annyira ezek a fiatalok a MÁV-hoz, hiszen tudják, hogy a kitartó munka előbb-utóbb meghozza a gyümölcsét.

—csik—

Verőfényes nyárutó Boglárlellén

Sokan vannak, akik a balatoni üdülést csak a nyári főidényben tudják elképzelni, akkor, amikor egész nap a vízben lehet lenni, ha meleg, napsütéses az idő. Az időjárás mostanában nem nagyon kényezteti el az üdülőket. Sokszor kellemesebb a nyárutó, a szeptember, mint a június. Ezek a felvételek is szeptember elején készültek, a vasutas-szakszervezet boglárlellei üdülőjében. A kellemes őszi verőfényben a gyerekek és felnőttek egyaránt jól érezték magukat.
(Visi Ferenc felvételei)





Kitüntetések

A fegyveres erők napja alkalmából



Dr. Géringer Ferenc szakosztályvezető ünnepi beszédét mondja

A fegyveres erők napja alkalmából szeptember 27-én kitüntetés-átadási ünnepséget rendeztek a MÁV Vezérigazgatóságon. Az elnökségben helyet foglalt *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes, a vasutas-szakszervezetet *Dénes Sándor*, a szervezési és káderosztály vezetője, az elnökség tagja képviselte.

Az ünnepi beszédet *dr. Géringer Ferenc* szakosztályvezető mondta. Emlékeztetett arra, hogy szocialista fegyveres erőink méltó örökösei a magyar történelem évezredes haladó katonai hagyományainak, népünk függetlenségi és forradalmi küzdelmeinek. Büszkék lehetünk a szabadságharc pákozdi hőseire, a Tanácsköztársaság katonáira és a spanyol polgárháború nemzetközi brigádjainak magyar harcosaira. *A felszabadulás biztosította fegyveres erőink töretlen fejlődését, amelyhez vasutasaink is igyekeztek hozzájárulni.*

A közös cél érdekében kifejtett munkával kapcsolatban megemlítette, hogy a vasúti katonai szállítások lebonyolításában több ezer dolgozónk vesz részt és a honvédelmi nevelő munkát is elősegítik, hatékonyságát fokozzák a munkásőrség egységeiben.

A kapcsolatok elvtársi, baráti együttműködésen alapulnak. Ez biztosítja a feladatok eredményes teljesítését. Az összhangban végzett tevékenység bizonyítéka, hogy a honvédség az idén is jelentős segítséget nyújtott a pályakorszerűsítési munkák elvégzésénél, átrakók építésénél és a MÁV Kórház rekonstrukciójánál.

Az ünnepség befejezéseként Gulyás János vezérigazgató-helyettes kitüntetéseket adott át.

A fegyveres erők napja alkalmából a Magyar Néphadsereg érdekében, valamint a polgári védelem szervezése, fejlesztése és a feladatok végrehajtása terén több éven át végzett kiemelkedő munkájuk elismeréseként — a honvédelmi miniszter a

Haza Szolgálatáért Érdemérem

arany fokozata kitüntetést adományozta: Gréczi Ferencné TÜK csop. vez., Bp. Vasútig.; Halász István polg. véd. parancsnoknak, Dombóvár Üzemfőn. A

Haza Szolgálatáért Érdemérem

ezüst fokozata kitüntetést adományozta: Csapó Lajos ügyint., Debrecen Vasútig.; Ocskay Zsoltné ügyvit. alk., KPM Vasúti Főoszt. A

Haza Szolgálatáért Érdemérem

bronz fokozata kitüntetést adományozta: Gazda Imre szolg. főn. Somogyszob áll., Koródi István ügyint., Bp. Vasútig.; Németh János ügyint., Szombathely Vasútig.; Szendrei Frigyesné csop. vez., Miskolc Vasútig.; dr. Szlovák István személyzeti vez., Kiskunhalas Pft. Főn.

Honvédelmi Érdemérem

(30 év után) kitüntetésben részesítette: Alber Pál belső ellenőrt, Celldömölk Üzemfőn.; Bíró János ügyint., Debrecen Vasútig.; Horváth Ignác áll. főn. helyettest, Pápa áll.; Kassai Ferenc előadót, Szombathely Jj. Ü.; Mészáros Mihály függetlenített polg. véd. törzspar., Komárom Körzeti Üzemfőn.; Svajcsik János munkaügyi vez., Vác Pft. Főn.; Tassy Sándor függetlenített polg. véd. törzspar., Füzesabony Körzeti Üzemfőn.

A belügyminiszter

Tűzbiztonsági Érem

arany fokozata kitüntetést adományozta: Balkajsza István forg. átmenesztőnek, Fényeslitke áll.; Nyári József tűzvéd. ügyint., Bp. Építőfenntartó Főn.; Pöstyéni András tűzvéd. vez., Miskolc Vasútig.



Gulyás János vezérigazgató-helyettes átnyújtja a kitüntetést Gréczi Ferencnének, a budapesti vasútigazgatóság csoportvezetőjének

(Laczkó Ildikó felvétele)

Honvédelmi Érdemérem

(20 év után) kitüntetésben részesítette: Arkl István munkafelvevő-átvevőt, MÁV Gépjavító Ü.; Fodor Csaba oszt. vez., KPM Vasúti Főoszt.; Király Jenő okt. tisztet, Kaposvár Üzemfőn.; Löfler János ügyint. csop. vez., KPM Vasúti Főoszt.; Lőrinczné György Erzsébet személyzeti vez., Dunaújváros Üzemfőn.; Pommer Ferenc személyzeti csop. vez., Szombathely Vasútig.; Rétfalvi Ferenc ügyint., Székesfehérvár Pft. Főn.; Winkler József vonalbiztost, Tapolca Üzemfőn.

Honvédelmi Érdemérem

(15 év után) kitüntetésben részesítette: Bocsi Sándor állomási tartalékost, Füzesabony Körzeti Üzemfőn.; Czidor András oszt. vez. h., Debrecen Vasútig.; Hécz József független-ített polg. véd. par., Győr Körzeti Üzemfőn.: Honti György ügyint., Debrecen Vasútig.; Nagy István dízel-lakatost, Nagykanizsa Üzemfőn.; Orbán József ügyint., Miskolc Vasútig.; Sirkó Pál építésvez., Bp. Balparti Épületfennt. Főn.; Szőllősi László főművez., Miskolc Jj. Ü.; Újházi István szakoktatót, Bp. Balparti Épületfennt. Főn.; Zsebeházi Ferenc műsz.-gazd. tanácsadót, Miskolc Jj. Ü.

Honvédelmi Érdemérem

(10 év után) kitüntetésben részesítette: Bódis Károly ügyint., Pécs Vasútig.; Csabai Béla polg. véd. törzspar., Szolnok Jj. Ü.; Dely Tibor számadó- és árupénztárost, Pécs Üzemfőn.; Füle Jánosné független-ített polg. véd. törzspar., Cegléd áll.; Latecska Kálmán polg. véd. törzspar., Bp. Ferencváros áll.; Márton István ügyint., Bp. Vasútig.

Tűzbiztonsági Érem

ezüst fokozata kitüntetést adományozta: Kovács Jenő tűzvéd. felügy., Szombathely Üzemfőn.

Tűzbiztonsági Érem

bronz fokozata kitüntetést adományozta: Jenei József tűzvéd. vez., Nyíregyháza Körzeti Üzemfőn.

Közbiztonsági Érem

arany fokozata kitüntetésben részesítette: Monostori Vince őrségparancsnokot, Pécs Üzemfőn.

Közbiztonsági Érem

ezüst fokozata kitüntetésben részesítette: Molnár Lajos polg. fegyveres őrt, Záhony áll

A MÁV vezérigazgatója

Dicséretben

részesítette: Lakatos Lászlóné ügyint., Debrecen Körzeti Üzemfőn.; Molnár Gézáné ügyint., Bp. Vasútig.; Pázmándi Pál ügyint., Miskolc Vasútig.; Tóth István ügyint. Szombathely Vasútig.; Varró Sándor vízvez. szerelőt, Dombóvár Üzemfőn.

Gazdag koncertprogram előtt

ÉVADNYITÓ TÁRSULATI ÜLÉS A MÁV SZIMFONIKUSOKNÁL

Az idei évadnyitó társulati ülésen mutatkozott be *Mondvay György*, a budapesti MÁV Szimfonikusok új igazgatója. Nemcsak a próbaterem és a társalgó alakult át — részben az együttes tagjainak önkéntes társadalmi munkájával —, de megújhodásra vár az elkövetkező évek művészeti munkája is. Erre részben önkritikus felismerés, részben hangversenyéletünk külső körülményei kényszerítik a zenekart.

A MÁV Szimfonikusok az elmúlt évtizedekben előkelő helyet vívtak ki maguknak a hazai zenekarok között. Ma általában úgy emlegetik, mint az ország harmadik, negyedik nagy filharmonikus együttesét. De egy zenekar helyét mindenkori művészi színvonala határozza meg, amely állandó külső-belső fejlődés eredménye. *Ezért nincs megállás, még kevésbé megtorpanás, a művészi munkában.* Találóan állapította meg a társulati ülésen *Oberfrank Géza*, vezető karmester, hogy ez a zenekar olyan művészekből áll, akik önálló zenekari munkára képesek, s ennek az együttes munkának eredménye az a hangzás és nagyzenekari összhatás, amelynek színvonala teszi rangossá a MÁV Szimfonikusokat.

A szeptember 7-i évadnyitó társulati ülés nem ünnepség, hanem munkaértekezlet volt. Ott kritika hangzott el, feladatokat határoztak meg, célokat tűztek ki.

„Hol vannak a magyar vonósok" kérdezhetjük mi is, a hazai zenei sajtó általános kesergőjeként és kérdezte Mondvay György is, de javítani valót vélt a fa- és rézfúvósok hangzásán is. A színvonal emelésének eszközei pedig: *rendszeres egyéni korrepetálás, önkéntesen vállalt szólampróbák, a közönség részéről alig ismert (és elképzelt) aprólékos műhelymunka.*

S a cél — ismét Oberfrank Gézára hivatkozunk — olyan együttes hangzás, amely kiküszöböli a karmester felkészültségétől függő nagy ingadozásokat. Ez persze nem teszi nélkülözhetővé a karmesteri munkát, hiszen az igazi, jó karmesterek művészi egyénisége, stílus ismerete, átadó készsége olyan hangzásokhoz vezet, amelyek még a sokszor játszott, hallott művek megszólaltatása során is mindig nyújtanak újat, szebbet, éppen most felfedezett újszerű hangzást. Mindez a zenekar belső megújhodásának a gondja, amelynél nem kisebbek a külső kényszerítő körülmények sem.

Az operaház több éves rekonstrukciója következtében Budapest — egyébként is szűkös — hangverseny lehetőségei tovább csökkentek. Ez a zenekar programjában azzal a kényszerű változással jár, hogy a hagyományos *zeneakadémiai vasutas bérlet 16 koncertje helyett az idén csak 14 lesz és ebből hat, vasárnap délelőtt.* A vasárnap délelőtti hangversenyeknek más az atmoszférája, mint a megszokottabb esti műsoroknak. Sok előnye is van, amelyet az esti programhoz szokott bérlők nem ismernek: a pihent, nyugodt zeneélvezet, az a felemelő hangulat, amely az egész napot betölti majd. A világ nagy zenekarai rendszeresen adnak vasárnap délelőtti koncerteket — nekünk is meg kell próbálkoznunk ezzel.

Ami a vasutas bérletek tartalmát illeti, a zenekar mindenekelőtt az évadnyitó — és szinte, a jubileumi évet záró — *nagy Bartók hangversenyre készül.* A *Contertó* és a *A csodálatos mandarin* szvit mellett *Szegedi Anikó* játsza a III. Zongoraversenyt. De hallani fogjuk a bérletsorozatban *Berlioz* — évek óta nem játszott — Fantasztikus szimfóniáját, *Wagner műveket* ez alkalommal többször is Oberfrank Géza vezényletével, s a klasszikus és romantikus zeneirodalom legnagyobb alkotásai mellett az évad befejezéseként, a jövő évi *Kodály-centenárium* alkalmából a teljes *Háry Jánost* hangversenyszerű előadásban.

A program a terem nehézségek ellenére is zsúfolt. Az új igazgató széles körű zenei, szervezési tapasztalattal rendelkezik. A kieső zeneakadémiai koncertek pótlásaként máris megállapodott a Marczibányi téri Művelődési Házzal, ahol *Rózsadombi esték* címen öt koncertből álló bérletsorozatot adnak. Csupán ízelítőül: *Örökzöld dallamok, Gershwin-est, Bécsi muzsika, Romantikus remekművek, Mesél a zene.* De szerepel a zenekar a Pesti Vigadóban, a Fővárosi Operettszínházban, más művelődési házakban, diplomahangversenyeken, karnagyképzőn, a Magyar Rádióban és várhatóan a Budapesti Tavasz programjában, *Ferencsik János* vezénylése mellett, a Mátyás templomban.

A kényszerű néhézségek ellenére nagy várakozásokkal tekintünk az 1981—1982-es évad elé.

Dr. Csillag Ferenc

Kulturális napok Szentesen

Pályaválasztási programok ◊ Fúvószenekari találkozó ◊ Politikai fórum

Tömegsportverseny és disco

Szentesen — amióta megnyílt az új ifjúsági és művelődési ház — megélénkült a kulturális élet. A vasutas klubkönyvtár és az ifjúsági ház között nagyon jó a kapcsolat. Az idei vasutas ifjúsági és kulturális napokat is közösen, a pályaválasztás jegyében rendezték *Szentesen.*

A tíz napos rendezvénysorozat a Törekvés Táncegyüttes műsorával kezdődött, majd a vasutas klubkönyvtárban *dr. Szelesi Zoltán* művészettörténész megnyitotta a vasutas képzőművészek kiállítását, amelyen 14 szegedi és 25 budapesti művész mutatta be alkotásait. A tárlatot *Cs. Pataj Mihály, Szekfű János* és *Cs. Fodor József* rendezte.

Sok fiatalt vonzott a pályaválasztási kiállítás is. Ott *Borsi István* üzemfőnök tájékoztatta a látogatókat a mai vasútról és a választható szakmákról. Sok érdeklődőt vonzott a Közlekedési Múzeum kortörténeti anyaga és a vasútmodell bemutató. A középiskolások részére a pályaválasztással kapcsolatos filmvetítést is rendeztek.

Az ifjúsági szocialista brigádok közlekedési vetélkedőn vettek részt. Utána a szegedi egyetemisták dalstafétá műsorral szórakoztatták a közönséget.

Sok érdeklődő jelenlétében adtak színvonalas műsort a város különböző részein a vasutas fúvószenekarok. Jubileumi ünnepségre is sor került. Köszöntötték a fennállásának 30. évfordulóját ünneplő szentesi vasutas és a Móricz Zsigmond Művelődési Ház egyesített fúvószenekarát. Ebből az alkalomból *dr. Gilicze Lajos*, a tanács vb-titkára a város díszoklevelét adományozta a zenekarnak.

A programsorozat politikai kaszinó-műsorral folytatódott. A játékosok — mint az igazi kaszinóban — körülülték az asztalokat és a kérdéseket, válaszokat zsetonokkal jutalmazták. A játék végén a zsetonokat értékes könyvekre és tárgyjutalmakra válthatták be.

Vendége volt a kulturális napoknak *Sugár András* riporter is, aki aktuális politikai tájékoztatót tartott a fiataloknak. Sok érdeklődőt vonzott az ifjúsági házban rendezett carate-bemutató is, amelyen *Nagy István* carate-mester, szegedi csapatával szórakoztatta a közönséget. A Magyartésen rendezett egész napos tömegsportversenyen kétszáz fiatal vett részt.

Az ifjúsági fórumon Szentes város vezetői válaszoltak a kérdésekre. A kulturális napok a vasutas klubkönyvtár nagytermében rendezett *Karthagó együttes* koncertjével értek véget.

Fogas Pál



Érdeklődők a terepasztalnál

Budapesti igazgatóság:

Megemlékezés a fegyveres erők napjáról

A fegyveres erők napja alkalmából szeptember 28-án ünnepséget rendeztek a budapesti vasútigazgatóságon. A megemlékezésen részt vett *Mészöly Ferenc*, a vasutasszakszervezet budapesti területi szakszervezeti bizottságának titkára.

Az ünnepséget *Balassa István* vasútigazgató-helyettes nyitotta meg, majd *Kiss Károly* vasútigazgató mondott beszédet. Hangsúlyozta: — *ma kettős jubileumról emlékezünk meg, 30 évvel ezelőtt ünnepelték meg először a fegyveres erők napját és 25 esztendeje alakult meg a munkásőrség.* Hozzánk, vasutasokhoz közel állnak a fegyveres testületek. Van katonai osztályunk. Állomásainkon számos rendőr, határőr, pénzügyőr tevékenykedik. Arról nem is beszélve, hogy jól működnek MHSZ-szervezeteink, kiváló eredményeket érnek el munkásőreink.

Az igazgató ünnepi beszéde után kitüntetéseket, jutalmakat adtak át a munkásőröknek, önkéntes rendőröknek és MHSZ-aktivistáknak. Összesen 96-an részesültek pénz- és tárgyjutalomban.

Séra

Páston kívül

AZ ERDŐS-AKCIÓ

Aligha akad olyan sportszerető ember idehaza, aki nem hallotta még *Erdős Sándor* nevét. Hiszen a BVSC párbajtőrvívója rangos éremgyűjteménnyel büszkélkedhet. A magyar vívóválogatott tagjaként állt már a győzelmi dobogó tetején olimpián (München 1972.) és világbajnokságokon ezüst- és bronzérmeinek se szeri, se száma. A BVSC párbajtőrcsapatával háromszor nyerte el a rangot jelentő *Bajnokcsapatok Európa Kupáját*. Érmei között pontosan tíz országos bajnoki arany található, s akkor még nem is szóltunk a különböző nemzetközi versenyeken (például a *Tokaj Express* párbajtőrviadalon) aratott babérjairól...

Mindezt csak emlékeztetőül idézzük föl egy olyan hír kapcsán, amelyben ismét főszereplőként találkozunk a nevével, jóllehet az aktív versenyzéstől egy esztendeje, harminchárom évesen már visszavonult.

Erdős Sándor lett a Budapesti Vasutas Sport Club szervező, agitációs és propaganda bizottságának a vezetője.

— *Amikor elvállaltam ezt a megbízatást, tudtam, hogy nehéz dolgom lesz* — mondta az egykori élsportoló. — *Lehet ugyan az ilyen feladatokat komótosan, félgőzzel is csinálni, én azonban úgy gondoltam, ha már egyszer belefogok valamibe legyen annak nyoma is...*

Mindenekelőtt feltérképezte az egyesület utánpótlás helyzetét, megvizsgálva, hol szorít a cipő, mi az oka annak, hogy az utóbbi esztendőkben csaknem valamennyi sportág iránt csökkent a fiatalok érdeklődése.

— Nem kellett túlságosan nagy fantázia ahhoz, hogy rájöjjek: *a BVSC, miként a többi klub zöme is, nem használja ki egészen a propaganda adta lehetőségeket az utánpótlás toborzásánál, beiskolázásánál* — folytatja. — *Sajnos, tudomásul kell venni azt, hogy a mai fiatalok, ellentétben a tíz-húsz-harminc évvel ezelőttiekkel, nem lelkesednek már annyira a sportért.* Míg régebben szinte özönlöttek a gyerekek az egyesületekbe, addig ma már csak elvétve téved le egyik-másik az edzésekre. Márpedig az egyre jobban növekvő követelményekkel csak az az egyesület tud lépést tartani, amelyik megfelelő mennyiségű utánpótlásból válogathatja ki a legügyesebbeket...

A kluboknak tehát, mivel nem jönnek a gyerekek, eléjük kell menni. Jó szóval, propagandával, érdeklődést ébresztő ötletekkel, toborzókkal.

Erdős Sándor nagy jelentőséget tulajdonít a megfelelő létszámú egyesületi pártoló tagságnak is. Egy ilyen gárda megszervezése mindkét fél számára hasznosnak látszik. Hiszen a pártoló tagok *az évi százhúsz forint tagsági díjért cserébe ingyen látogathatják az egyesület sportrendezvényeit, kedvezményeket élvezhetnének a különböző tanfolyamokon, ötven százalékkal olcsóbban használhatnák a BVSC Szőnyi úti uszodáját...* Jól járna az egyesület is, mert a megnövekedett bevétel mellett alighanem több nézőre is számíthatna a különböző sportágak eseményein, ami előbb-utóbb visszahatna a versenyzők eredményeire is...

A pártoló tagság feltételeit, előnyeit hamarosan plakátok, röpcédulák hirdetik majd a fővárosban, persze elsősorban a vasutasok körében.

A jelek azt mutatják, hogy a volt párbajtőröző ismét találatot adott.

(pilhál)

GYÉKÉNYESI VASUTAS

A kerékpáros világbajnokságon

Az ausztriai *Tirolban* a közelmúltban szenior kerékpár-világbajnokságot rendeztek. A versenyen 32 ország 1900 versenyzője vett részt. Magyarországot *Csikós Gyula, Ladányi Gedeon, Weisz Károly* és *Ács István* képviselte.

A versenyt korosztályonként indították. A táv 86 km volt, 900 méteres szintkülönbséggel Tirol gyönyörű hegyei között. A szakadó hűvös eső sem zavarta azonban a versenyzőket, akik korukat meghazudtolva teljesítették a távot.

Az 50—55 éves korosztályban *Ács István*, a gyékényesi körzeti üzemfőnökség dolgozója 80 induló közül a középmezőnyben végzett.

Vasútegészségügyi dolgozók sportvetélkedője Balatonkenesén

A vasútegészségügyi szolgálat szakszervezeti bizottsága, a munkahelyi olimpia keretében, szeptember 10 és 13 között, Balatonkenesén rendezte meg az egészségügyi dolgozók területi döntőjét. A sportvetélkedőn részt vett több mint száz egészségügyi dolgozó három sportágban — *asztalitenisz, sakk* és *kispályás labdarúgás* — mérte össze tudását.

A területi versenyen a házibajnokságok leggjobbjai vettek részt. A barátság és a kapcsolatok elmélyítését segítették a színvonalas kultúrprogramok is. Ennek keretében fellépett a Törekvés citerazenekar, a balatonfüzfői beatzenekar, *Szegedi Árpád* bűvész és *Benedek Róbert* discós.

Ezenkívül nagy sikerű élménybeszámolót tartott *dr. Kamuti Jenő*, a BVSC egykori vívó világbajnoka, aki példamutató sportpályafutásáért *Fair Play-díjat* kapott. A versenyek után sport-szellemi vetélkedőt rendeztek.

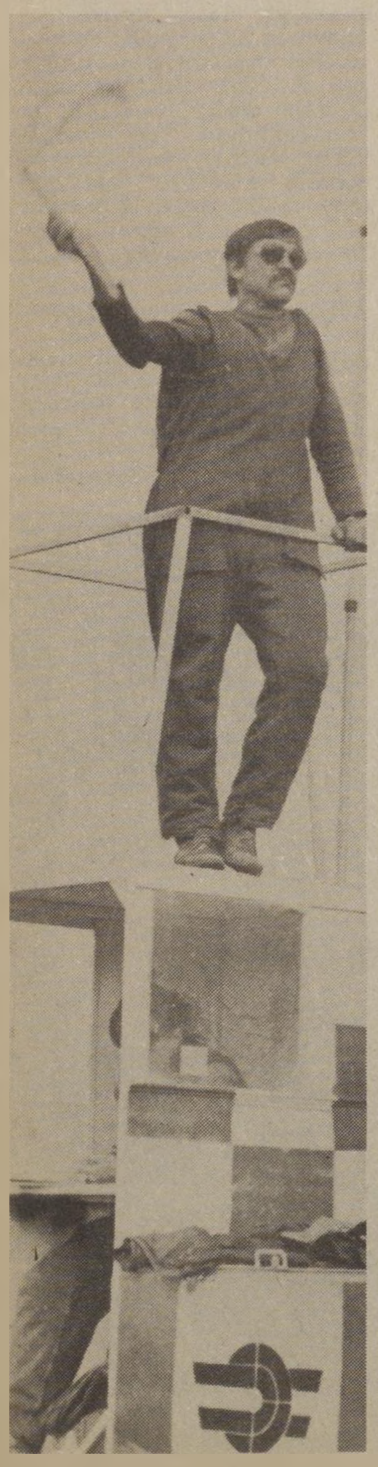
Dr. Tari Endre, a Vasútegészségügyi Igazgatóság vezetője által alapított vándorserleget — az összteljesítmények alapján — a MÁV Kórház és a Központi Rendelőintézet csapata vehette át.

A sportprogramok után lehetőség nyílt a szakmai eszmecserékre, baráti beszélgetésekre is.

MÁV sportrepülők házi bemutatója

Az MHSZ MÁV Repülő- és Ejtőernyős Klub szeptember 17-én, házi bemutatót tartott Budapesten, a farkashegyi repülőtéren. Elsőnek a vitorlázó repülők szálltak fel. Ennek a szakosztálynak mintegy 200 tagja van. Ezután az ejtőernyősök célbaugrása következett. Végül Lukács Ferenc mutatkozott be a saját tervezésű sárkányrepülőjével. A fotóriport a jól sikerült bemutató legérdekesebb jeleneteit örökítette meg

(Laczkó Ildikó felvételei)











HÍREK

Brigádok ajándéka

ÜDÜLŐJEGY GYEREKEKNEK

A kazincbarcikai körzeti üzemfőnökség három szocialista brigádja (Sajószentpéter állomás *Haladás*, Kazincbarcika állomás *Petőfi*, és Bánréve állomás *József Attila*) a miskolci gyermekvárosban élő, az intézet vezetősége által kijelölt három gyermek részére üdülőjegyet ajándékozott, amelynek értéke 1518 forint. A jegyek a tóalmási vállalati üdülőbe érvényesek.

Az intézet igazgatója, *dr. Dobos László* levélben mondott köszönetet a brigádoknak.

— **Könyvbemutató.** A szegedi igazgatóság központjának II-es pártalapszervezete szeptember 10-én árusítással egybekötött könyvkiállítást rendezett a Kossuth Könyvkiadó termékeiből. A nagy érdeklődéssel kísért kiállításon több mint kétezer forint értékű könyvet vásároltak.

— **Emlékpark.** Az ópusztaszeri nemzeti történeti emlékparkban régi vasúti járműveket állítottak ki. A szegedi igazgatóság pályafenntartási szakszolgálatának dolgozói 85 méter hosszú vágányt építettek, amelyen elhelyezték a gazdasági vasút gőzmozdonyát, egy-egy személy- és teherkocsival. A járművek javítását, festését a szegedi vontatási telep Hunyadi és Landler szocialista brigádjai végezték.

— **A polgárok védelméért.** A nagykanizsai vasútállomáson Hirosimától napjainkig címmel polgári védelmi kiállítást nyitottak, amelyen Busch Károly igazgatóhelyettes mondott beszédet. A kiállításon a látogatók megtekintették a különböző védőfelszereléseket és berendezéseket.

— **KISZ-védnökség.** A debreceni járműjavító üzemcsarnokát KISZ-védnökséggel építik. A munka jó ütemben halad, és a generálkivitelező, a KEMÉV október 19-én, Debrecen felszabadulásának 37. évfordulóján átadja az új létesítményt.

— **Nyugdíjas-taggyűlés.** Idős emberek napja ünnepséggel egybekötött szakszervezeti taggyűlést tartott a ceglédi vasutasok nyugdíjascsoportja a helyi művelődési házban. Utána megvendégelték az idős vasutasokat.

— **Csehszlovák vasutasnap.** Szeptember 19-én, a 26. csehszlovák vasutasnap alkalmából Fülek állomás dolgozói meghívták ünnepségükre Somoskőújfalu határállomás vasutasait. Mocsári Ferenc állomásfőnök vezetésével tíztagú delegáció vett részt a vasutasnapi programon.

— **Múzeumlátogatás.** A salgótarjáni IV-es főpályamesteri szakasz Kilián szocialista brigádja a közelmúltban meglátogatta a helyi Nógrádi Sándor Múzeumot, majd megtekintették a város nevezetességeit.

— **Termékbemutató.** A Nagykanizsai Kodály Zoltán Művelődési Ház kertbarátköre az idén is rendezett termékbemutatót, amelyet Juhász Imréné, a művelődési ház igazgatója nyitott meg. A gyümölcsök és zöldségfélék kiállítását az érdeklődök három napig tekinthették meg.

— **Tapasztalatcsere.** A tapolcai körzeti üzemfőnökség és a nyugdíjasklub a közelmúltban tapasztalatcsere-látogatásra hívta meg a debreceni vasutas nyugdíjasklub húsz tagját. A Batsányi János Művelődési Házban Körmendy Lajos, az üzemfőnökség vezetője tartott ismertetőt, a főnökség munkájáról, majd a művelődési ház Páva dalköre szórakoztatta a vendégeket.

— **Rekord.** Kál-Kápolna állomásról az idén szeptemberig 5644 tonnával több zöldárut szállítottak exportra és belföldre, mint tavaly. Az állomás rekorderedményt ért el az áruszállításban, mert az augusztus havi tervét 1300 tonnával túlteljesítette. A siker többek között a jól szervezett kocsiellátásnak köszönhető.

— **Kirándulás.** A dunaújvárosi pft. főnökség VI. GMPSZ Kossuth szocialista brigádja kirándulást szervezett Egerbe a családtagokkal együtt. Megtekintették a város történelmi nevezetességeit, közöttük az egri várat is.

— **Kiállítás.** A képzőművészeti világhét alkalmából szeptember 23-án kiállítást rendeztek a hatvani vasútállomás kultúrtermében, amelyen Perei Zoltán grafikusművész alkotásait mutatták be. A kiállítást több szocialista brigád is megtekintette.

— **Vezetőségi ülés.** A kisújszállási pft. főnökség gazdasági és társadalmi szervezetei a közelmúltban vezetőségi ülést tartottak, amelyen értékelték a közművelődési tevékenységet és a szakszervezeti munka aktuális feladatait.

— **Rakodótér.** Betonborítású, mázsaházzal ellátott rakodóterületet alakított ki az újszászi vasútállomáson a MÁV. Ezáltal gyorsabb lesz az évente érkező 600-800 vagon áru kirakása.

— **FELHÍVÁS. A Ferencvárosi Vasutas Irodalmi Színpad irodalmat kedvelő fiatalok jelentkezését várja szeptember 30-tól októberr 14-ig. Jelentkezni lehet hétfői és szerdai napokon 17-től 19 óráig. Cím: Budapest, IX., Péceli út 2. Érdeklődni lehet a 62-09-es üzemi telefonszámon.**

Munkahelyi olimpia

A kazincbarcikai körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága a közelmúltban a bánrévei vasutas sportpályán munkahelyi olimpiát rendezett. A sportversenyen részt vettek a meghívott csehszlovák és pelsőci vasutasok is.

A szakszervezeti bizottság által alapított kupát az összesített pontszámok alapján a pelsőci vasutasok nyerték.

LAKÁSCSERE

Elcserélném Ludányhalászi megállóhelyen levő kétszobás (éléskamra, konyha, előszoba, gazdasági épületek) szolgálati lakásomat Salgótarján, Kisterenye, Pásztó térségében hasonló MÁV-, vagy bérlakásra. Cím: Bódi Istvánné, Ludányhalászi, Vasútállomás.

Elcserélném rákospalotai kettő plusz étkezőszobás, loggiás komfortos lakásomat MÁV-dolgozóval kétszobás összkomfortos, vagy komfortos tanácsira. Érdeklődni 7 és 15 óra között a 409—551-es telefonszámon.

Elcserélném kétszoba komfortos, 3. emeleti, napfényes, MÁV kezelésben levő lakásomat hasonló tanácsira, esetleg kisebbre is. Minden megoldás érdekel. (Szörényi, Budapest, VI., Lehel u. 1. III. e. 13.

Elcserélném 51 négyzetméteres két szoba-konyhás-kamrás — fürdési lehetőséggel — MÁV-bérlakásomat és 26 négyzetméteres szoba-konyhás tanácsi lakást budapesti illetőségű vasutas dolgozóval két szoba összkomfortosra. Érdeklődni lehet: a délutáni órákban a 345—462, munkaidőben a 27—77 telefonszámon, Zsitvay.

Elcserélném kétszoba, komfortos, gázfűtéses és másfél szoba összkomfortos, távfűtéses lakásokat egy 2 szoba, plusz kis szoba, vagy 1 plusz 2 félszoba összkomfortos lakásra, zöldövezetben. Érdeklődni reggel 9 óráig, vagy este 6 óra után a 345—160 teleforszámon, Fejes.

Elcserélném Balatonkeresztúr MÁV-állomáson levő három szobás, kertes szolgálati lakást Budapest területén másfél, esetleg kétszobásra, szolgálati lakásra jogosult vasutassal. Érdeklődni levélben: László Sándor, Balatonkeresztúr MÁV-állomás, 8847.

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 Lapkiadó Vállalat
1964 Bp. VII., Rákóczi út 54.
Telefon: 224-818
Felelős kiadó: dr. Jandek Géza
a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 215-11 050
81—4374. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460—6000

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXV. ÉVFOLYAM, 21. SZÁM ÁRA: 1.30 FORINT 1981. OKTÓBER 19.

A tartalomból:

Művelődés magasabb fokon
2. oldal

Több mint szállás
3. oldal

A lakásépítés támogatása
5. oldal

Válaszolunk közérdekű kérdésekre
6. oldal

Környezetünk

A sokkoló hatású képsorok szántszándékkal riasztanak: olajtól szennyezett tavak-folyók partra vetett haltetemei, füstködtől szenvedő beteg emberek, idő előtt kiszáradt fák, rozsdás autók temetője... s valahol a távolban, mind halványabb fénnyel a nap. *Korunk betegségeinek egyike a környezetszennyezés.* Jórészt magunk okozta bajok, önmagunknak ártunk velük. S az esetek jelentős részében megelőzhetők volnának.

A magyar országgyűlés fél évtizede alkotott törvényt az emberi környezet védelméről, akkor, amidőn az elrettentő külföldi példák mellé hazaiak is szép számmal sorakoztak. Folyókat, termőföldeket, lakókörzeteket szennyezett az ipar, olykor kellő elővigyázatosság nélkül használt kemikáliákat-vegyszereket a mezőgazdaság, s nem csupán az utak csúcsforgalma jelezte a mind jobban terjedő motorizáció ártalmait. A múlt idejű fogalmazás természetesen nem jelenti azt, hogy ami 1976-ban történt, az a nyolcvanas évek elején már nem jellemző. Ám ma az akkori kiinduló állapothoz viszonyítunk: *mi valósult meg, és mi nem a — kétségkívül a teendőket is hosszú távra fogalmazó — törvényből?* Ezt tette az országgyűlés is őszi ülésszakán, mikor is az Országos Környezet- és Természetvédelmi Hivatal elnökének beszámolóját hallgatta, majd vitatta meg a végrehajtás eddigi tapasztalatairól.

„A környezetvédelemben ma a korábbi időkből származó hiányosságok, mulasztások kiigazítása okozza a legtöbb gondot, de a jövő útja a megelőzés: olyan fejlesztési gyakorlat, amelynek természetes eleme az emberi környzet megóvása" — mondotta parlamenti beszámolójában a környezet- és természetvédelmi államtitkár. Szólt az első eredményekről, ama forint-milliárdokról, amelyek a közös célt szolgálják, de nem palástolta azt sem, hogy változatlanul sok kárt okoz a szakszerűtlenség és a nemtörődömség. Aligha tudatosodott még hogy ezért mindnyájan felelősek vagyunk.

E közös felelősségből tetemes részt vállal a közlekedés is. Napjainkban a legfőbb szennyezők közé soroltatnak a robbanómotorok, az autóbuszok, a teher- és személygépkocsik, a motorkerékpárok, a légi és vízi járművek is. Még a gondokat átérző autótulajdonosok sem háborognak, ha a belvárosokba, történelmi negyedekbe, parkokba csak kedvenc járműveik nélkül mehetnek be. Ám a benzingőz így is terjed: *egymilliónyi személy- és 120 ezer tehergépkocsi, 25 ezer autóbusz és ötezer motorkerékpár pöfög-zajong útjainkon.*

A vasút idejében váltott, több szempontból is célszerű volt fokozatosan nyugdíjba utalni a gőzösöket. Azért is, mert a gőzmozdony harminchétszer több üzemanyagot fogyaszt, mint egy villamos üzemű társa — de a környezeti ártalmak csökkentése miatt is. De tudnunk kell: *nemcsak a kéményeken keresztül szennyezünk!* Változatlanul sok gondot okoz a hulladék — hallhattuk, s ez nemcsak az iparra vonatkozik. Piszkosak, szemetesek az utcák, a közterek, *s ez alól nem kivételek a vasútállomások, a szerelvények sem. Pályaudvaraink tisztaságára rendkívül nehéz ügyelni, naponta tízezrek töltenek ott rövidebb-hosszabb időt.* S ha lenne is elég ember — miként nincs —, hogy vigyázza a rendet, igyekezetünk meghiúsul néhányak nemtörődömsége miatt.

Budapest főépítésze mondotta nemrég egy hírlapi nyilatkozatában: *eleinte büszkén mutatta külföldi vendégeinek a Déli pályaudvart és előtte a süllyesztett kerengőt — mostanában, ha teheti, elkerüli.* Ápolatlan benyomást kelt az a környék, jobb sorsot érdemelne. Csak látszólag más téma: a dunakeszi járműjavító üzem fejlesztési főmérnöke mondta a minap, hogy sajátos bontási technológiát kellett kimunkálni a személykocsik főjavításakor, oly nagy mértékben rontotta a munkakörülményeket a kocsikból kiömlő por, piszok.

A népgazdaság — ha sokszor úgy tűnik is, nem eleget — milliárdokat költ környezetvédelemre, miközben egyesek a legcsekélyebb módon sem járulnak hozzá az értékek megóvásához, a szennyezés megelőzéséhez. Ám, hogy a védekezés ne legyen ily egyoldalú, jó példát mutatva — mi vasutasok is érdemben és napról napra hozzászólhatunk.

A mi környezetünk, önmagunk érdekében. **— földes —**

Napirenden az őszi szállítások

Összevont értekezlet a MÁV Vezérigazgatóságon

A Központi Szállítási Tanács október 2-án a MÁV Vezérigazgatóság konferenciatermében rendezte meg a fuvarozók és fuvaroztatók országos tanácskozását, amelyet *Takács Béla*, a KSZT titkára nyitott meg. Elmondta, hogy az idén a tavalyinál ugyan két százalékkal több árut szállíttatott a népgazdaság, de csökkent a tranzitforgalom. Kiemelte, hogy az eredményesség fokozásának egyik legjobb eszköze a partnerek közötti kapcsolat további javítása, fejlesztése.

Ezt követően a közlekedési vállalatok képviselői — *Mészáros András*, MÁV vezérigazgató-helyettes, *dr. Bobonka Antal*, a Volán Tröszt teherforgalmi osztályának vezetője és *dr. Schuster József*, a MAHART vezérigazgató-helyettese — adtak tájékoztatást a tanácskozás részvevőinek.

Az őszi forgalom kedvező körülmények között is nagy erőpróbája a szállítás dolgozóinak: ekkor kell rendeltetési helyükre juttatni a mezőgazdaság terményeit — sokszor a mostoha időjárási viszonyok ellenére. A feladat nagyságát önmagában is jelzi, hogy az idén ősszel a MÁV-nak 3,5 a Volánnak 1,8 millió tonna cukorrépa elszállításáról kell gondoskodnia. Ez naponta mintegy ezer vasúti kocsitöbbletet jelent az év egyéb időszakához képest. A kampány másik jellemzője az alma fuvarozása. A termés egy millió tonnára becsülhető, ebből 40 százalékot exporttálunk. Az almaforgalomban számottevő mértékben vesz részt a Volán, naponta 200 tehergépkocsit foglalkoztat. Lényeges feladat az egyéb gyümölcs- és zöldségféleség szállítása, amelyet a mezőgazdasági szállítási operatív bizottság rendszeresen figyelemmel kísér, esetleges beavatkozásra készen. Különös gondot kell fordítani a szénbányák igényeinek kielégítésére, a szénszállítások zavartalanságára, hogy az erőművek, a nagy közületi fogyasztók és a lakosság ellátása folyamatos legyen. A KSZT titkársága az iparral együttműködve folyamatosan vizsgálja az igények alakulását és szükség esetén a vasút is soron kívül intézkedik a szállítási nehézségek elhárítására.

Az érdekelt alágazatok — elsősorban a vasút és a Volán — felkészültek a nagyobb forgalomra és minden eszközzel biztosítani fogják a jelentkező fuvarigények kielégítését. A vasút — a lehetőségekhez képest — átütemezte a járművek selejtezését, hogy minél több kocsi közlekedhessék, a pályaépítést és javítást a forgalom követelményeihez igazítják és átcsoportosítják a dolgozók szabadságolási időszakát, hogy megfelelő létszám álljon rendelkezésre a munka elvégzéséhez. Ezek a módszerek korábban is beváltak és eredményesen segítették a fáradsággal termelt és általában gyors továbbítást igénylő áruknak időbeni célba érkezését.

A szállítók képviselői hozzászólásaikban kiemelték, hogy az őszi csúcsforgalom zökkenőmentes lebonyolítását nagymértékben segíti a szállítóeszközökkel való ésszerű gazdálkodás. Fontos a gépesítés fokozása, a korszerű csomagolási, rakodási módszerek szélesebb körű alkalmazása. Megemlítették továbbá, hogy közös érdek a veszteségidők csökkentése, amelynek eléréséhez az eddiginél szorosabb együttműködés szükséges.

A közös cél — az őszi forgalom sikere — érdekében a KSZT titkársága rakodási versenyt hirdetett a hétvégi és vasárnapi rakodások növelésére.

Ki minek mestere?

Szeptember 23-án és 24-én rendezték meg Szombathelyen a dízel- és járműszerelők *Ki minek mestere?* igazgatósági döntőjét.

Az első napon a résztvevők kitöltöttek egy ötven kérdésből álló tesztlapot, négy fontos témakört írásban dolgoztak ki. A szóbeli politikai, szakmai, általános vasútüzemi és munkavédelmi tudásukról kellett számot adni. Másnap a versenyzők négyórás gyakorlati vizsga keretében bizonyították felkészültségüket, tudásukat.

Eredmények: dízelszerelők: 1. *Nagy Tibor*, Celldömölk KÜF; 2. *Sántha László*, Szombathely KÜF; 3. *Szalai István*, Szombathely KÜF és *Németh László*, Sopron Vontatás. Járműszerelők: 1. *Deé Károly*, Celldömölk KÜF; 2. *Ódor János*, Szombathely KÜF; 3. *Botor József*, Szombathely KÜF.

Kilenc hónap mérlege:

A vasút 96 millió 905 ezer tonna árut és 204 millió 504 ezer utast szállított

Az előzetes adatok szerint szeptemberben *a vasút 11 millió 556 ezer tonna árut szállított.* Ezzel a bázishoz viszonyítva 100,8, a tervhez képest pedig 98,6 százalékos teljesítést ért el. A bázissal szembeni többlet szállítás volumene közel 100 ezer, a tervtől való lemaradás abszolút értéke pedig mintegy 180 ezer tonnát tesz ki.

A díjszabási árutonnakilométer teljesítése az átlagos szállítási távolság nagyfokú csökkenése következtében csupán 97,4, illetve 95,3 százalékos. Az összes szállításon belül a belföldi fuvarozás a bázist alapul véve 8,4 százalékkal nőtt, míg az export 1,8, az import 10,9, a tranzit forgalom 15 százalékkal csökkent.

A kocsigényes szállítást illetően *a bázishoz képest 104,6 a tervet alapul véve pedig 102,2 százalékos teljesítést ért el a vasút.* Ezen belül kavicsból 18,2, mészből 1,7, cementből 9,3, műtrágyából 63,7, tűzifából 3 és cukorrépából 149,6 százalékkal nőtt, míg szénből 1,4, kőből 6,6, cementgyártmányokból 4,5 és téglából 11,2 százalékkal csökkent az elszállított áru-volumen.

A vasúton fuvarozásra feladott (megrakott teherkocsiban kifejezett) élőállat-küldemények mennyisége 39,7 százalékkal, ezen belül a belföldi forgalom 65,3, az export szállítás pedig 35, százalékkal nőtt. A könnyen romló áruk mennyisége együttesen 4,5 százalékkal haladta meg a bázis szintet.

A záhonyi átrakó térség belépő import és tranzit forgalmát a megrakva belépett rakott teherkocsikat, illetve az ezekbe berakott árusúlyt alapul véve 1980 azonos időszakához viszonyítva 12,7 és 12 százalékos forgalom csökkenés jellemezte.

A térség kilépő forgalmának igénye meghaladta az egy évvel ezelőttit. A tényleges kilépés azonban a fogadási kapacitás elégtelensége miatt 3,3 százalékkal csökkent. Ez utóbbi következtében a kilépésre váró maradvány napi átlaga 12,2 százalékkal, hó végi értéke pedig 10,4 százalékkal nőtt.

Szeptemberben a teherkocsik időbeli kihasználása (egyrészt a nemzetközi vonatfeloszlatások 29 százalékos, másrészt a késve kirakott teherkocsik mennyiségének 43,3 százalékos emelkedése következtében) *a bázishoz képest 4,4 százalékkal romlott.* Ezzel szemben a statikus kihasználás 1,3 százalékkal nőtt. E két tényező együttes hatásaként a teherkocsik árutonna-kilométerben kifejezett napi munkája 2,1 százalékkal kevesebb volt mint a múlt év szeptemberében.

A tehervonati mozdonyok kihasználása kedvezően alakult. A vasút a gőzmozdonyoknál 0,7, a villamos vontatásnál 0,8, a dízel vontatásnál pedig 1 százalékkal teljesítette túl a tervet.

Becslés szerint a vasút szeptemberben *23 millió 950 ezer utast szállított, s ezzel* a bázist alapul véve 98,3, a tervhez képest pedig 95,6 százalékos teljesítést ért el. Az utaskilométer teljesítése várhatóan 99,8 és 92,3 százalékos.

A személyszállítás menetrendszerűsége a belföldi vonatoknál romlott, a nemzetközi vonatoknál azonban több mint 6 százalékkal javult.

Az év eddig eltelt kilenc hónapja alatt *a vasút 96 millió 905 ezer tonna árut szállított,* amely a bázisszintet 0,3 százalékkal meghaladja, a tervezettnél azonban 2,6 százalékkal kevesebb. Az összes eddigi áruszállításon belül a belföldi és export feladatokat 4,2 és 19,3 százalékkal túlteljesítette a vasút, az import és tranzit szállításoknál azonban 14,6 és 17,1 százalékos a lemaradás.

Az elszállított utasok százszázalékos bázis, illetve 94,9 ma *204 millió 504 ezer,* ami 96 százalékos tervteljesítésnek felel meg. A lemaradás abszolút értéke több mint 8, illetve közel 11 millió utasfőnek felel meg.

Füzesabony a miskolci fővonal egyik forgalmas csomópontja. Így az év minden időszakában van tennivalójuk az ott dolgozó vasutasoknak. Képeink egyikén Gulyás Lajos állomásfőnök egyik beosztottjával beszélget, a másikon Bagi Mihályné és Király Attiláné jegyvizsgálók szolgálatba indulnak

(Szabó Sándor felvételei)

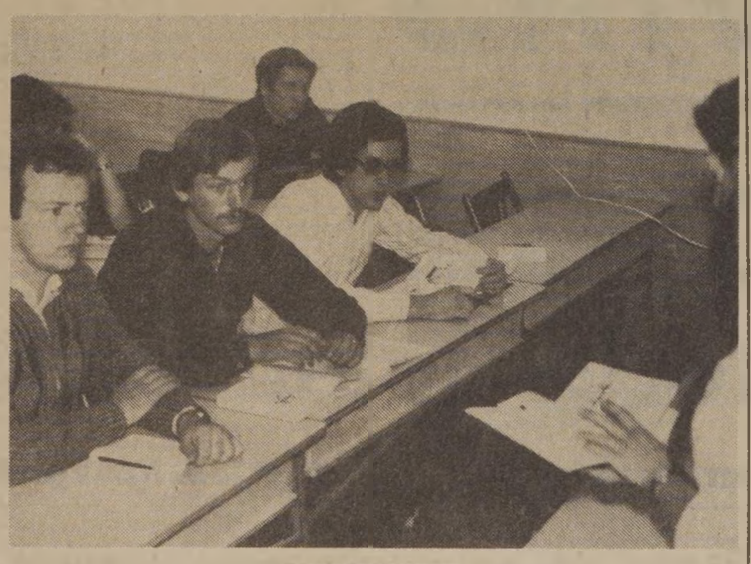




Művelődés magasabb fokon

MŰVELŐDÉSI KÖZPONTTÁ ÉS KÖNYVTÁRRÁ LÉPETT ELŐ A FERENCVÁROSI VASUTAS DOLGOZÓK MŰVELŐDÉSI HÁZA

Új, „B" kategóriás művelődési központtal gazdagodott a Vasutasok Szakszervezete. A *ferencvárosi vasutas dolgozók művelődési háza* augusztus 1-től — a közművelődés területén elért eredményei alapján — *művelődési központ és könyvtár lett.* A magasabb kategóriába sorolás jogosultságát az intézmény népművelői elhivatottsággal, kitartó munkával, szívós akarattal, sok-sok ötlet megvalósításával és jó együttműködéssel szerezték meg.



A német nyelvtanfolyam hallgatói

Az első lépések

Amikor 1977-ben *Vadász János* a művelődési ház igazgatója lett, többen is jóindulatúan figyelmeztették: *nehogy túlzott reményeket tápláljon, ábrándos terveket szőjön, mert csalódni fog.* Ferencvárosban ugyanis a mostoha körülmények miatt, minden fáradozás kárba vész. A fiatal igazgató kedvét azonban — szerencsére! — nem lehetett elvenni.

— *Majd meglátjuk* — mondta, és hozzáfogott, kezdetben merésznek tűnő elképzelései megvalósításához. Kiválasztotta az irányítása alatt dolgozó segítőtársakat, módosította a gyakorlati rendet, a hatékonyabb közművelődés érdekében munkaszervezési intézkedéseket tett, és együttműködési kapcsolatot teremtett a csomópont vezetőivel. Ez volt a szükséges első lépés ahhoz, hogy a következőket meg tudja tenni.

Az idő őt igazolta. Bebizonyosodott ugyanis, hogy a ferencvárosi vasutasok szívesen tartózkodnak az intézmény falai között. Szívesen, ha a közművelődés lehetőségeit, az élet- és munkakörülményeikhez, szabad idejükhöz, igényeikhez igazítják. Közben észre sem vették, hogy a lehetőségek szélesítésével változnak, fejlődnek igényeik is.

Ferencvárosban a körülmények ma sem jobbak a réginél. A csomóponton dolgozó három és fél — négyezer vasutas 75 százaléka most is vidékről bejáró dolgozó, akiknek szabad ideje ugyancsak korlátozott. Az egyes munkaterületeken jelentkező állandó létszámhiány, a fluktuáció ördögi körben ismételteti a személyiségfejlesztésre, tudatformálásra irányuló erőfeszítéseket is. Vannak, akik azt mondják, Ferencvárosba a vasutasok dolgozni járnak, nem élni. Márpedig a művelődési ház — immár központ — népművelői éppen azon fáradoznak, hogy a gazdasági munka segítésével egyidőben, az igényesebb, tartalmasabb élethez is kedvet teremtsenek.

Négy évvel ezelőtt két irányban mutatkoztak az első tennivalók: *a folyamatos művelődést lehetővé tenni, s az embereket jobban a házhoz szoktatni.* Mindkettő sikerült. Tanúskodnak erről statisztikai számadatok, vendégkönyvi bejegyzések, fotók, szakfelügyelői vizsgálatok megállapításai, és főleg — maguk a vasutasok. *Az utóbbi négy évben például, a rendezvények s a látogatók száma csaknem négyszeresére emelkedett.* 1980-ban — a korábbi 400-500 alkalommal szemben — 1248 rendezvényt tartottak. Közülük aligha lehetne kiemelni olyat, amely csak felszínes szórakozást biztosított volna.

Valóra váltott célkitűzések

Az intézményben sikerült megteremteni az otthon légkörét. Ügyeletes rendszert alakítottak ki, s ennek köszönhető, hogy a látogatót már a belépéskor fogadják. Az ügyeletes népművelő asztala ugyanis az előcsarnokban, közvetlenül a bejárat mellett van, s aznapra legfőbb kötelessége, hogy figyelmes házigazdaként kalauzolja a látogatókat. Barátságos légkört teremtenek a jó ízléssel, szakértelemmel átalakított és berendezett társalgó, foglalkoztató termek is. A helységhiányból adódó gondokat csak a „beavatott" szemlélő veszi észre. S azt, hogy a bejáró vasutasok vonatindulásig szívesen töltik idejüket a ház falai között, a nyitvatartási idő módosítása is jelzi. Szeptembertől ugyanis, *a fordulószolgálatosok igénye alapján, 21 óra helyett 23 órakor zár az intézmény.*

Tartalmas munkával, *életreváló a központ tizenegy klubja is,* amely közül a szocialistabrigád-klub, a műszaki és újító klub, az ifjúsági klub, a néhány hónapja működő „Shotokan" karate klub, és a szeptemberben alakult Wastapsegyüttes-klub külön is említésre méltó. A klubtagok száma meghaladja az ezret. Az ifjúsági klubhoz tartozó szakmunkástanuló, fotó, film és gyermek rétegklubok is aktívan működnek. A nyugdíjasklub mellett pedig egy évvel ezelőtt megalakult a veteránklub is, amely mintegy hetven nyugdíjas szakszervezeti tisztségviselő közösségi életét, szórakozását fogja össze.

A mozgalmas klubélet mellett, szólni kell az irodalmi színpad tevékenységéről is, amely két évvel ezelőtt alakult. Az együttes júniusban nagy sikerrel szerepelt a Vasutas Irodalmi Színpadok I. Országos Találkozója főműsorában is Debrecenben.

Az elmúlt évek eredményei alapján, a művelődési központban többféle kísérletről is lehet beszélni. *Érdemes szólni például a munkahelyeken tartott ismeretterjesztő előadásokról,* amelyek sikeréért az intézmény idén májusban aranykoszorús TIT-érem kitüntetést kapott. A csomópont hat szolgálati főnökségén ma már természetes, hogy a kötelező szakoktatással egy időben — a vasutasok igénye alapján — társadalomtudományi, gazdaságpolitikai, műszaki témájú előadásokat is tartanak. A szakoktatás „pihentető" óráiként rendszeresen beiktatott ismeretterjesztés pozitív vonása az is, hogy a hallgatókat aktivizálja. A rövid vitaindítóban a témát rögtön úgy szerepeltetik, hogy azzal feltétlenül vitatkozni kelljen. Ilyen formában évente 200—300 előadáson gyarapíthatják ismereteiket a ferencvárosi vasutasok.

Új módszerek a közművelődésben

Az intézmény három év óta az általános iskolai képzést is új módszerrel segíti. Szükség van erre, hiszen az állandó fluktuáció miatt, a hiányos iskolai végzettségűek száma is csaknem nyolcszáz körül mozog. *Az ingázók miatt eredményt a hétfői egész napos oktatással lehet elérni, amelyre munkaidő-kedvezményt és átlagfizetést biztosítanak.* Igaz, hogy az ezzel kapcsolatos feladatokat az intézmény egyedül nem tudja megoldani. Az oktatási sikerek eléréséhez, a csomópont gazdasági és mozgalmi vezetőinek politikai tisztánlátására, cselekvőkészségére és jó együttműködésére is szükség van. A bejáró vasutasok tanulását segítő kezdeményezés azonban, *a művelődési központ szorgalmazására honosodott meg Ferencvárosban.*

A gimnáziumi intenzív oktatásnak — amelynek 80-100 hallgatója van — s a különböző tanfolyamoknak több éves hagyományos formája alakult ki. A módszerváltásra azonban, ahol igény és lehetőség kínálkozik, itt is sor kerül. Szeptembertől például, a munkahelyekre is szerveznek szabás-varrás és nyelvtanfolyamot.

Jó ötlet volt 1978 őszén a *Vasutas Pódium* létrehozása is, amely népszerű művészek önálló előadóestjeinek sorozatából áll. Ez a szórakoztató forma egyrészt vonzóbbá tette a ház látogatottságát, másrészt a kiváló művészekkel való személyes találkozás élményével ajándékozta meg a dolgozókat.

Vadász János szerint az utóbbi időben fokozódik az igény a családias összejövetelekre. Az a kedvező jelenség, hogy a munkáskollektívák szívesen töltik szabad idejüket egymás társaságában, a szórakozási lehetőségek szélesítését is szükségessé teszi. A feladat újabb követelményt támaszt a népművelőkkel szemben is. *Olyan alkalmakat kell teremteniük, ahol a szórakozás keretében, a művelődési szintet, az ízlést is lehet formálni.* Ilyenek például a filmvetítéssel, élménybeszámolóval színesített baráti beszélgetések.

A rendszeres tárlatok állandó helye az intézmény előcsarnoka. Nem véletlenül esett a választás erre a helyiségre. A különböző rendezvények havonkénti négy és fél, ötezer látogatója ugyanis, az előcsarnokban elkerülhetetlenül szembe találkozik a kiállított anyaggal. S ha már látja, meg is nézi azokat.

Az ismeretek bővítését egyébként jól segíti a 17 leltéttel működő, *18 ezer kötetes könyvtár is, melynek 1980-ban 1800 beiratkozott olvasója volt.* A könyvtár módszertani munkájából az olvasópályázatokat érdemes kiemelni, amelyek a szocialista brigádok körében váltak népszerűvé.

Munka és művelődés

Az intézmény sajátos eszközeivel hatásosan segíti a gazdasági munkát is. A kongresszusi és a felszabadulási munkaverseny ideje alatt például, a főnökségek számára tablókat állítottak össze, s ezeken havonta értékelték az eredményeket. A kiváló dolgozókat pedig dicsőségtáblán népszerűsítették.

Az időszerű problémák megvitatására, gazdasági és szociálpolitikai ankétokat rendeztek, amelyekre meghívják a csomópont valamennyi szocialista brigádját és a MÁV felsőbb vezetőit is. A baleseti helyzet javítása érdekében munkavédelmi vetélkedőket szerveznek. Ebben a munkában nemcsak az anyag összeállítása, a zsüri meghívása, s a vetélkedő lebonyolítása, hanem a szocialista brigádok megfelelő felkészítése is a népművelők feladata.

Gazdaságpolitikai, agitációs feladatai vannak a *műszaki-újító klubnak is.* A klubtagok — főleg vontatási műszakiak — többször mennek tapasztalatcsere-látogatásra, más főnökségekhez. A klub tevékenysége tájékoztató, ösztönző jellegű.

Az intézmény rendszeresen segíti a főnökségek szakoktatási munkáját is. A tárgyi, technikai feltételek biztosításával egyidőben, lehetővé teszi a témához kapcsolódó filmvetítést is.

Pálinkás Katalin

A Táncsics Kiadó januártól megjelenteti

Válaszolunk sorozatát

A jövő év januárjától ismét megjelenik a Táncsics Kiadó *Válaszolunk* sorozata, amelynek füzetei évi hat alkalommal, 32 oldal terjedelemben tárgyalják azokat a kérdéseket, amelyek a bizalmiak és a művezetők munkájában a legyakrabban felmerülnek.

A kiadó elképzelése szerint tájékoztató jelenik meg az ötnapos munkahétről, a kollektív szerződések módosításának előkészítéséről, a bérszabályozásról és a bérgazdálkodásról, a művezető és a bizalmi együttműködéséről, a bizalmi szerepének változásáról és fejlődéséről, a nemzetközi szakszervezeti mozgalom aktuális kérdéseiről, a fiatalok, a fiatalkorúak és a nők jogairól, a továbbtanulás előnyeiről, a szakmunkások és az iparitanulók képzéséről, a nyugdíjasok foglalkoztatásának lehetőségeiről, a lakásépítési és -elosztási rendszerről, az erkölcsi és anyagi elismerésről — hogy csak a legfontosabbakat említsük.

A *Válaszolunk — a bizalmiak fóruma* című sorozat füzeteit elsősorban az üzemekben, a munkahelyeken terjeszti a kiadó a kiadványfelelősök (az szb-ben működő aktivisták) közreműködésével. A sorozat füzeteire az érdeklődők előfizethetnek.

OKTÓBER 25—30.

Közlekedési konferencia Damaszkuszban

Amint arról lapunk ez évi március 23-i számában hírt adtunk, október 25—30-a között ül össze Damaszkuszban *a Közlekedési és Szállítási Szakszervezetek VIII. Nemzetközi Szakmai Konferenciája.* A konferencia résztvevői a tanácskozás során megvitatják, hogy a Nemzetközi Szövetség, mint a nemzetközi szakszervezeti mozgalom egyik legharcosabb egysége, tag- és baráti szervezeteivel együtt milyen mértékben járult hozzá a világ új gazdasági, társadalmi és politikai jelenségeinek tanulmányozásához és elemzéséhez s ezeknek a közlekedési dolgozókra gyakorolt esetleges káros hatása megszüntetéséhez.

A nemzetközi konferencia ezúttal a következő kérdéseket tekinti át: *a közlekedési dolgozók munkavédelme, az élet- és munkakörülmények alakulása, a szakszervezeti jogok helyzete, a demokratikus szállítási politika problémája, az új nemzetközi gazdasági rend megteremtésével kapcsolatos feladatok, az enyhülés, a leszerelés és a béke kérdése.*

A VIII. Nemzetközi Szakmai Konferencia hagyományaihoz híven széles fórumot biztosít az eltérő orientációjú, de baráti közlekedési szakszervezetek képviselőinek, akik a világ különböző tájain dolgozó vasutasok, tengerészek, gépkocsivezetők, dokkmunkások és légiközlekedési dolgozók megbízásából vesznek részt a tanácskozáson. A konferencia egyben jó alkalmat nyújt arra, hogy a közlekedési szakszervezetek, amelyek a szocialista, kapitalista és a fejlődő országok politikai, társadalmi és gazdasági viszonyai között tevékenykednek, kicseréljék tapasztalataikat és megismerjék egymás módszereit.

A Vasutasok Szakszervezete képviseletében *Koszorús Ferenc* főtitkár és *Szemők Béla* titkár vesz részt a konferencián. A főtitkár egyébként a nemzetközi szövetség vasutas ágazati bizottságának, és a szövetség adminisztratív bizottságának is tagja.

Egerben tartotta ülését szakszervezetünk nyugdíjas szakbizottsága

Október 5-én Egerben, az SZMT-székház tanácskozótermében tartotta kihelyezett ülését a Vasutasok Szakszervezete központi vezetősége mellett működő nyugdíjas szakbizottság. *Kajcsa József*, a szakbizottság elnöke elmondotta, hogy ez az első kihelyezett ülésük, és nem véletlen, hogy a miskolci vasútigazgatóság területén kezdték. A jövőben gyakrabban tartanak kihelyezett üléseket vidéken.

— *Egerben, Hatvanban, Füzesabonyban* és *Kál-Kápolnán* jól működő, önálló nyugdíjascsoportok tevékenykednek. A csoportok társadalmi aktivistái a bizalmiak közreműködésével jó kapcsolatokat alakítottak ki nyugdíjasainkkal. Tevékenységük az országos átlagnál jobbnak minősíthető — mondotta Kajcsa József.

Az ülésen elsőként *Hernádi István*, a miskolci vasútigazgatóság vezetője ismertette a területen levő csaknem 20 ezer nyugdíjas helyzetét. Többek között elmondotta, hogy a Vasúti Főosztály rendelkezése alapján *a vasútigazgatóság valamennyi üzemfőnökségén visszaállították a korábbi nyugdíjas-ügyintézési rendszert, amely szerint a nyugdíjasok lakóhely szerinti állomásfőnöksége végzi a nyilvántartást és a további feladatokat.* A beszámoló foglalkozott a nyugdíjasok foglalkoztatásának lehetőségeivel, a nyugdíjas életre való felkészítés fontosságával, a kapcsolattartás alakulásával.

Az első napirendi ponthoz *Zombori Lajos*, a miskolci területi szakszervezeti bizottság titkára terjesztett elő kiegészítő jelentést.

Második napirendi pontként a nyugdíjasok üdültetési lehetőségeit tárgyalta meg a szakbizottság.

Pályaválasztási kiállítás

A Landler Jenő Járműjavító Üzem a közelmúltban jól sikerült pályaválasztási kiállítást rendezett. A kiállításon az ipari tanulók munkáit mutatták be és felvilágosítást adtak az érdeklődő diákoknak, szülőknek a továbbtanulás feltételeiről. A bemutatott tárgyak egy részével az újpalotai lakótelepre is kivonultak. A sátorban bemutatott maketteket, amelyek a járműszerelő szakmával ismertették meg a látogatókat, több száz diák és szülő nézte végig.



Tanulni soha nem késő!

A békéscsabai csomóponton már ötödik éve, hogy szeptemberben megnyitják a dolgozók általános iskolájának kihelyezett tanfolyamát. Most az V. és VI. osztályban — többségében a körzeti üzemfőnökség és a pályafenntartási főnökség dolgozói tanulnak. A tanárok segítő szándéka és a dolgozók tanulás iránti vágya oly erőt képvisel, hogy nem szakad meg a folyamatos képzés.

Az általános műveltség alapját adó általános iskolai képzésen túl, az üzemfőnökség dolgozói körében igénnyé vált a középiskolai továbbtanulás is. Már negyedik éve, hogy a békéscsabai *Kemény Gábor Szakközépiskola* vasútforgalmi tagozatán levelező oktatás folyik. Hetente egy alkalommal 53 vasutas dolgozó ül iskolapadba. A jövő év júniusában érettségiznek majd először azok a dolgozók, akik a sikeres vizsga után olyan tudás birtokosai lesznek, melyet a forgalmi és kereskedelmi szakszolgálat területén bárhol hasznosítani tudnak.

Zacharidesz Jánosné

Itt az ősz

Előtérbe került a kulturális munka

Az őszi, téli, sőt a tavaszi feladatokat tárgyalta meg szeptember végi ülésén a szombathelyi területi szakszervezeti bizottság kulturális bizottsága.

A testület elsőnek a nyugatdunántúli vasúti szolgálati helyek művelődési bizottságainak az első félévi tevékenységét vitatta meg. Több helyütt sikeres hobbikiállításokat rendeztek. *Szombathelyen, Veszprémben, Zalaegerszegen* és *Tapolcán* fotóbemutatókon a szocialista brigádok életét, illetőleg azokból egy-egy érdekesebb mozzanatot láthattak az érdeklődők. Terjedőben vannak a családias jellegű rendezvények. A május elsejei, a vasutasnapi és egyéb programokon részt vettek a vasutasok hozzátartozói is a nagyobb csomópontokon.

Az 1981/82-es oktatási év felnőttképzése kedvezőnek ígérkezik. A 31 jelentkező közül 13-an kezdhetik meg tanulmányaikat különböző főiskolákon. Ebből kilencen a Győri Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola levelező hallgatói lesznek. Tizenegy vasutas intenzív előkészítőre tart, és hatan járnak a SZET-re, a szakmunkások egyetem-előkészítő tanfolyamára. A vasút több felsőoktatási intézménybe felvett és 17 szakközépiskolába járóval kötött tanulmányi szerződést.

Megkezdődött a színházi bérletek vásárlása és elosztása. Az a cél, hogy a tavalyinál többen járjanak színházba és hangversenyekre.

Sz. Jakab

Több mint szállás

Kilencvenen a MÁV Kórház nővérotthonában

A Rippl Rónai utca ódon, megkopott házai körül üdén, hívogatóan emelkedik ki egy vörösesbordó, modern teraszos épület, *a MÁV Kórház és Központi Rendelőintézet nővérszállója.* Új otthonunkat tavaly májusban vették birtokukba az ápolónők.

Vámos Lászlóné, a MÁV Kórház szakszervezeti bizottságának titkára és *Sziklai Dezsőné,* a nővérszálló gondnoka kalauzolt végig a hatemeletes épületen.

— A földszinten teljesen elszeparálva a Belvárosi Közért kapott helyet. Nem lelkesedtünk ezért, hiszen a közösködésből bőven adódik gond — tájékoztat Vámosné — A lányok azonban kifejezetten örülnek, hogy este nyolcig a földszinten bevásárolhatnak.

Ketten egy szobában

A szállóban mindenütt parányi előtérből nyílnak a szobák, amelyek világosak, tágasak és a legkényesebb ízlésnek is megfelelnek. A divatos, variálható bútorokkal a fiatalok kedvük szerint rendezhetik be otthonukat. Többnyire ketten laknak egy szobában és két kis lakosztályhoz tartozki egy közös fürdőszoba. Minden szinten tágas, mogyoróbarna bútorzatú társalgó kínál kellemes, meghitt környezetet a délutáni tereferékhez, vagy az esti tévézéshez. Sokan már saját hordozható televízióval is rendelkeznek. A közös konyhákat ilyenkor a délelőtti órákban senki sem használja. Ragyogó tisztaság van mindenütt. A folyosó végéből rockzene hallatszik, amelyet néha elnyom a porszívó monoton búgása.

— *Összesen 109 helyünk van, de jelenleg csak 90-en laknak a szállón* — közli Sziklai Dezsőné. — *Az ápolónőkön kívül helyet kaptak itt a kórház szállásra jogosult konyhai dolgozói, takarítói, adminisztrátorai és egyéb alkalmazottai is.*

— *A lányok mindössze 190 forintot fizetnek a szállásért, az elektromosáram használatáért, a fűtési költségekért, az ágyneműmosatásért, valamint a közös helyiségek takaríttatásáért* — veszi át újból a szót a szakszervezeti bizottság titkára.

Közben a gondnoknő kis rezidenciájához érkezünk. A szobába beárad a langyos őszi napfény.

— *Pályázat útján kerültem ide gondnoknak* — mondja Sziklainé. — Már húsz esztendeje dolgozom a MÁV-nál Kereskedelmi részlegvezető voltam Józsefvárosban. Nyolcvanhét ember munkáját irányítottam. Többnyire férfiakkal dolgoztam együtt. Eleinte féltem, mihez kezdek majd itt ennyi lánnyal? De kellemesen csalódtam. Úgy vélem jó a kapcsolat köztem és szálló között.

— A legérdekesebb talán az volt, hogy a gondnoki állásra pályázók között egysem akadt aki korábban hasonló munkakört töltött be — emlékezik Vámosné. — *Erzsike azonban igen talpraesettnek bizonyult, gyorsan feltalálta magát az új környezetben és kifogástalanul vezeti a szállót.*

Könyvtár a hatodik emeleten

Az épület hatodik emeletén kapott helyet a könyvtár vezetője *dr. Balázs Ákosné:*

— *Naponta két óra a kölcsönzési idő. Jelenleg 4000 könyv és 60 klasszikus lemez között válogathatnak a lányok.* Könyveink kétharmada szépirodalmi alkotás, egyharmada egészségügyi kiadvány és más ismeretterjesztő mű. Ebben az évben 20 ezer forintot fordíthatunk az állomány bővítésére.

A beszélgetés során az is kiderült, hogy Balázsné közönségszervezéssel is foglalkozik. Méghozzá eredményesen. *Nem kis része van abban, hogy tavaly októbertől idén augusztusig 2857 színházjegy és 79 bérlet kelt el.* A lányok szeretnek színházba járni.

Ugyancsak a hatodik emeleten kapott helyet a tornaterem. Itt lehet pingpongozni és különféle gyakorlatokat végezni.

— *Innen lehet kijutni a teraszra* — mutatja a gondnoknő. — *A lányok csak ezen a legfelső emeleti teraszon napozhatnak.*

A szálló lakói közül néhánynyal a második emeleti társalgóban beszélgettünk. Valamennyien vidékről jöttek a fővárosba és mindnyájan egészségügyi szakközépiskolát végeztek. *Halomi Zsuzsanna* két éve dolgozik a MÁV Kórház négyes számú belgyógyászatán.

Az éjszakázást önként vállalta

— *Állandó éjszakás vagyok* — kezdi a beszélgetést Zsuzsa. — *Ezt önként vállaltam. Tudom, hogy a családosak elfoglaltabbak, ezért szívesebben dogoznak nappal.* Nekem bőven van időm és megszoktam az éjszakázást. Rendszerint reggel négy óra tájban iszom egy jó erős kávét és utána már nem vagyok álmos. Munka után napközben elvégzem a házimunkát, mosást, főzést, takarítást. *Olyan életritmust alakítottam ki, hogy csak 48 óránként alszom.*

A 23 éves *Vajda Györgyinek* is ez az első munkahelye. A négyes számú belgyógyászaton a kardiolgóiai őrzőben ápolónő.

— *Két műszakban dolgozom. A legsúlyosabb esetekkel infarktusos betegek gondozásával foglalkozom. Fél éves próbaidőt töltöttem ezen a nehéz területen. Csak azután véglegesítettek. Megtetszett az itteni munka. Éppen a nehéz feladatok tették számomra vonzóvá.* A kényelmet és nyugalmat adó nővérszálló lehetővé teszi, hogy a szabadidőnkben ismét feltöltődjünk és este frissen, kipihenve álljunk munkába. A jól felszerelt konyhában szívesen főzöcskézünk. Általában négyen, öten összefogunk és közösen készítjük el az ebédet és a vacsorát. Együtt valahogy jobban esik az étel.

Vityaz Mária Szarvasról került a fővárosba. A húszesztendős lány a következőket mondta pályaválasztásának körülményeiről:

— Nálunk a családban mindenki azt gondolta, hogy óvónő lesz belőlem. Otthon az utcánkban minden gyerekre én vigyáztam. Szívesen foglalkoztam velük. Egészségügyi szakközépiskolába is azért jelentkeztem, mert úgy gondoltam, hogy ezzel a képzettséggel bölcsődében is dolgozhatok. Aztán az iskolaévek alatt bekövetkezett a változás. A kórházi gyakorlatokon egy új izgalmas világgal ismerkedtem meg. Ekkor szakítottam véglegesen korábbi álmommal és úgy döntöttem, hogy ápolónő leszek. *A nővérem itt él Pesten. A gyermekét a MÁV Kórházban szülte meg. Egyszer meglátogattam. Jól alaposan körülnéztem a kórházban. Nagyon megtetszett. Úgy éreztem itt a helyem.*

Otthonosan érzik magukat

Beszélgető partnereimhez közben még egy kislány csatlakozott. *Bukta Magdi* a Heves megyei Átány községből érkezett.

— Én is a szakközépiskolás években, a gyakorlatokon kedveltem meg igazán ezt a munkát. De ahová mi jártunk gyakorlatra az a hely nem nyerte meg a tetszésemet. Kívülről az a kórház impozáns szép épület volt, de a belső felszereltsége igen csak hiányosnak tűnt. Közben azt hallottam, hogy a MÁV Kórházban mindez fordítva van. Ezért jöttem ide dolgozni. Nem bántam meg. Az egyes számú sebészeten kaptam munkát. *A nővérszálló igazán kellemes, kényelmes otthont nyújt számunkra.*

A lányok dolgoznak, tervezgetik a jövőt és közben takarékoskodnak. Fiatalok, most ismerkednek a szakmával és az élettel. A szálló pedig befogadja őket mindaddig, amíg terveiket, álmaikat valóra nem váltják.

— **csik** —

Felmentés — kinevezés

A budapesti vasútigazgatóság kistanácstermében — október 7-én — ünnepélyes külsőségek között búcsúztatták a nyugalomba vonuló *Kiss Károly* vasútigazgatót. Az ünnepségen megjelent *Koszorús Ferenc,* a vasutas-szakszervezet főtitkára, *Szűcs Zoltán,* a MÁV vezérigazgatója, *Kőműves Kálmán,* a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium személyzeti és oktatási főosztály vezetője, *Szemők Béla,* a vasutas-szakszervezet titkára, *Gulyás János* és *Urbán Sándor* vezérigazgató-helyettesek.

Szűcs Zoltán meleg szavakkal méltatta Kiss Károlynak a MÁV-nál töltött 45 éves munkásságát, amelyből harminctöt különböző vezető beosztásokban volt. A méltató szavak után a MÁV vezérigazgatója *Kiss Károlyt* felmentette beosztásából és egyidejűleg *Tongori Imrét,* a vasúti főosztály gépészeti és járműfejlesztési szakosztályának vezetőhelyettesét nevezte ki vasútigazgatónak.

★

A Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa a nyugalomba vonuló Kiss Károly vasútigazgatónak, több évtizedes munkája elismeréséül, a *Munka Érdemrend* arany fokozatát adományozta. A kitüntetést *Pullai Árpád* közlekedés- és postaügyi miniszter adta át.

Kilenctagú mozgó takarító brigád

A szegedi körzeti üzemfőnökségen a nagyobb állomások, várótermek tisztasága (ablakok, falak) sokszor kifogásolható volt. Ezért Makón kilenctagú mozgó takarító brigádot alakítottak. A brigád tehergépkocsival utazik az ütemterv szerint a nagyobb állomásokra, és ott megtisztítják az ablakokat, a helyiségek berendezéseit. A kisebb javításokat is elvégzik.

A VENDÉG GENFBŐL ÉRKEZETT

Tapasztalatcsere a budapesti igazgatóság Vöröskereszt szervezetnél

Kedves, ugyanakkor rangos vendéget fogadott szeptember 29-én a budapesti vasútigazgatóság vöröskereszt szervezete *Brigitte Lacroix* személyében a Vöröskereszt Világszervezet Henry Dunant Intézet főmunkatársaként Genfből látogatott Magyarországra. A svájci vendéget elkísérte *Hanizky Tiborné,* a Budapesti Vöröskereszt szervezet titkárhelyettese, valamint *Gábor Sándorné,* a VIII. kerületi szervezet titkára. A fogadáson ott volt *Tófalvi István,* az igazgatóság szb. titkára, *dr. Erdődi Zoltán,* a Budapesti Területi Egészségügyi Központ igazgató-főorvosa, a házigazda szerepét *Básta Rezsőné,* az igazgatóság Vöröskereszt-szervezetének titkára töltötte be.

Az üdvözlő beszédek után *Brigitte Lacroix* elmondta, hogy tanulmányt készít az emberiség életkörülményeinek megjavításáról. Ezért több fejlődő és fejlett országba kell ellátogatnia. Útja során ugyancsak tanulmányozni szeretné az önkéntes véradások, valamint az elsősegélynyújtási tanfolyamok megszervezését, illetve azok széles körű elterjesztését. *Hangsúlyozta, hogy hazánk népe e téren jó hírnek örvend, amit személyes tapasztalatai most meg is erősítenek.* Arról is tudomást szerzett, hogy ebben a humánus természetű társadalmi munkában Magyarországon élen járnak a vasutasok, különösen a budapesti igazgatóság vöröskeresztes tagsága, akik működésük során *tizenkétszer nyerték el a mintaszervezet megtisztelő címet.* A Heim Pál Gyermek Kórháznak már az idén 92 liter vért adtak térítésmentesen.

A vendég kérdéseire Básta Rezsőné válaszolt, aki a többi között elmondta, hogy a központi szolgálatnál mintegy ötszáz vöröskeresztes aktivista tevékenykedik. Ez elsősorban annak köszönhető, hogy rendszeresen tájékoztatják a dolgozókat a szervezet munkájáról, eredményeiről. Minden évben rendeznek például véradóvérkapó találkozókat, amelyeken találkozik a már gyógyult beteg a donorjával. Arra a kérdésre, hogy kiből, hogyan lesz térítésmentes véradó? Básta Rezsőné többek között elmondotta, hogy *dr. Munkácsi Lajos* határforgalmi ügyintéző kislánya olyan betegségben szenvedett, hogy szinte hetenként cserélni kellett a vérét. Az apa maga is jelentkezett donornak, bár a gyermekét nem tudták megmenteni, ő mégis azt mondta, hogy továbbra is véradó marad... Ami pedig az elsősegély nyújtó tanfolyamokat illeti, erre a képzettségre igen nagy szükség van a vasútnál, különösen az állomásokon. Hiszen ott előfordulhatnak üzemi- és utasbalesetek, ha netán nincs orvos a közelben a vöröskeresztes aktivistáknak kell ellátniuk a beteget. *Ezért vasútszerte rendkívül nagy gondot fordítanak az elsősegély tanfolyamok megszervezésére.*

A hosszan tartó szakmai eszmecsere után Brigitte Lacroix elégedettségét fejezte ki, és megígérte, hogy Magyarországon, illetve az igazgatóságon szerzett tapasztalatokat jó példaként említi majd a Világszervezetben.

(séra)



A vendégek és vendéglátók tapasztalatcseréje
(Óvári Árpád felvétele)

OKTÓBER:

A takarékosság hónapja

Általánosan elterjedt már hazánkban is az a felismerés, hogy a gazdasági élet egyik fontos alapelve és követelménye a takarékosság. Az a gazdasági korszakváltás, amelynek nemcsak tanúi, hanem részesei is vagyunk, az élet minden területén megköveteli a józan beosztást, anyagi javaink és szellemi értékeink okos gondossággal való őrzését, gyarapítását. Nem valamiféle fellobbanó buzgalomról van szó, hanem azzal a rendezőelvvel van dolgunk, amelynek láthatóan és láthatatlanul helyi közösségek és az egész társadalom életében.
is állandóan érvényesülnie kell a családok, a munka-

Ennek a gondolatnak a széles körű ismertetésére, elmélyítésére és a belőle fakadó gyakorlati követelmények hírdetésére vállalkoztak azok a szervek, amelyek az Országos Takarékpénztár kezdeményezéséhez csatlakozva. *októbert az idén is a takarékosság hónapjává nyilvánították.*

Az egész hónapra tervezett rendezvénysorozat országos megnyitó ünnepségét október 1-én Pestlőrincen, a Pamutfonóipari Vállalatnál tartották meg. Ezen a munkásgyűlésen *dr. Szirmai Jenőnek,* az OTP vezérigazgatójának megnyitója után *dr. Hetényi István* pénzügyminiszter mondott beszédet. Elöljáróban leszögezte: az észszerű gazdálkodás saját, közvetlen érdekünk és a gyermekeink iránti felelősség parancsa is. S az első követelmény — amelyhez a takarékosságot hozzá kell rendelnünk — az élő nemzedékek javát legjobban szolgáló, okosan elrendelt és jól elvégzett munka. A takarékosság tehát nem a pénz elköltésénél kezdődik, hanem a jövedelem létrehozásánál. A világméretű versenyben azok tudnak a termelésben nagyobb jövedelmet elérni, akik jó minőségű terméket az átlagnál kevesebb energia, anyag és munkaerő felhasználásával állítanak elő.

A miniszter társadalmunk teendői közül elsősorban az energiával való gondos gazdálkodás követelményeire irányította a figyelmet. Az energiahordozókat importálni kényszerülő országok közé tartozunk, s ennek a számlának a kiegyenlítése egyre nagyobb gondot jelent. És régi igazság: a legolcsóbb energia az, amelyet megtakarítunk.

Milyen feladatokat ró mindez ránk? Fontos teendő az energiaigényes technológiák korszerűsítése az egész iparban. Más területeken pedig — s ebben a vasút is érdekelt — az energiaátalakító és felhasználó berendezések hatásfokának a javítására van szükség. Ehhez kapcsolhatók a lakossági-kommunális energiafelhasználást csökkentő intézkedések is: például az épületek hőszigetelése, a felhasznált energia pontos mérése és adagolása stb.

D. Hetényi István rámutatott arra is, hogy az energiafelhasználás nem az egyedüli terület, ahol elemi követelmény a takarékos gazdálkodás. A munka jobb megszervezéséhez igen fontos érdekeink fűződnek. Így lesz ez a jövőben is. Hozzátartozik ehhez a témakörhöz, hogy egységes egésznek kell tekintenünk az egyének, a családok és a népgazdaság takarékosságának követelményeit és eredményeit is. Az ésszerűen takarékos életmód, a fogyasztás megfelelő szinten tartása ugyanis nemcsak a családi költségvetésekben hozhat érzékelhető eredményeket, hanem a népgazdaságnak, az államháztartásnak is javára válik minden megtakarítás. *A villamos energiával, a fűtőanyagokkal vagy a benzinnel való takarékosság a népgazdaság terheit csökkenti,* hiszen az importált energiahordozókért igen sok terméket — a hazai munka jelentős értékű részét — kell cserébe adnunk. Nem elhanyagolható a még hasznosítható melléktermékek, hulladékanyagok összegyűjtésének népgazdasági haszna sem. A papír, a tetxil, a fém és egyéb anyagok hulladékának összegyűjtése és a begyűjtőknek való átadása szerves része a népgazdaság takarékossági programjának, amelynek megvalósítását segítik, szorgalmazzák a társadalmi szervezetek, a szakszervezetek is.

Áttérve a pénztakarékosság helyzetének és kilátásainak elemzésére, dr. Hetényi István megállapította: kialakult életkörülményeink, a lakosság jövedelmi viszonyai tartósan lehetővé teszik, hogy az emberek biztonságosan tervezhessék jövőbeli szükségleteik kielégítését, s arra rendszeresen félretegyék pénzük egy részét. Jóllehet megtakarításaikat egyéni célok motiválják, ám az így összegyűjtött összegekből közösségi, társadalmi igények kielégítése is lehetővé válik. Gondoljunk elsősorban a *lakásprogram* megvalósítására.

A lakosság megtakarított pénzének szinte meghatározó szerepe van. Az ötödik ötéves tervben megépült lakások 87 százaléka az OTP pénzügyi közreműködésével valósult meg. Nem kevesebb, mint *394 ezer család otthonáról van szó.* A takarékpénztárnak a lakásépítéssel összefüggő feladatai most, a hatodik ötéves terv időszakában sem csökkennek. Részt vesz a pénzintézet a *tanácsi lakásépítés* finanszírozásában. Hosszú lejáratú és alacsony kamatozású hitelt nyújt a különböző formájú magánlakás-építésekhez és vásárlásokhoz. Az otthonok helyreállítását, korszerűsítését, tatarozását is hitellel segíti. Saját beruházásában tető alá hoz mintegy 50—60 ezer lakást. Ezen belül garzonlakásokat is épít fiatal házaspároknak. A tanácsokkal közösen megteremtik annak a lehetőségét és feltételét, hogy az itt lakó fiatalok öt év múltán nagyobb lakáshoz jussanak. A takarékpénztár a lakossági betétek jelentős részét a lakásgazdálkodás céljaira fordítja. Az egyéni takarékosság így segíti elő a közös társadalmi, társadalompolitikai célok megvalósítását. A betétgyűjtést — a szélesebben értelmezett takarékosságot — tehát ezért is tekinthetjük társadalmi ügynek, fontos közügynek.

A lakosság betétállománya ebben az évben is folyamatosan növekedett. Az év elején betétben őrzött 145 milliárd forint mintegy 8 milliárddal gyarapodott. Természetes, hogy a takarékossági gondolat ébrentartásával, a takarékosság fontosságának és nélkülözhetetlenségének propagálásával a takarékpénztári és takarékszövetkezeti dolgozók sokat tehetnek és tesznek is feladataik teljesítéséért.

Jó tudni, hogy a szakszervezeti mozgalom és a Kommunista Ifjúsági Szövetség területei és aktivistái, a népfrontbizottságok és a tanácsok tagjai országszerte részt vállalnak a takarékos gazdálkodás és a takarékos életmód gondolatának népszerűsítésében, terjesztésében. *Nemes célt, jó ügyet szolgálnak vele:* jövőnk felelős megalapozására buzdítanak, társadalmi méretekben.

Kutas József

A „legmostohább" vasútvonal

Háromnegyed év alatt 30000 tonna a le- és feladás

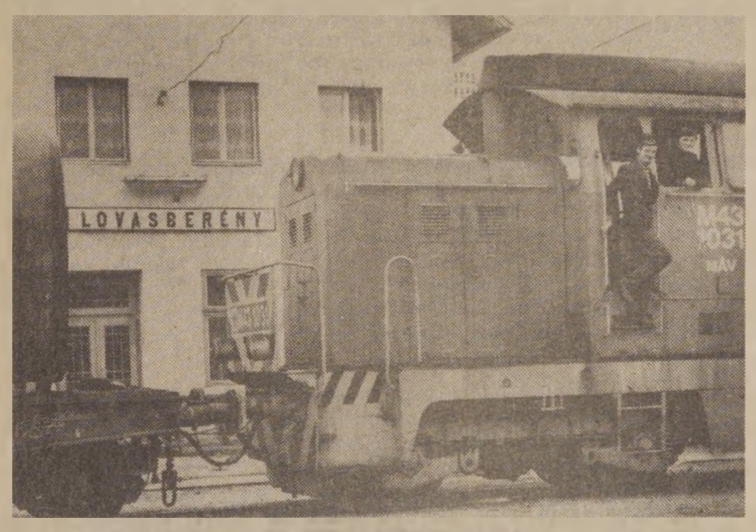
Több mint két esztendő telt már el azóta, hogy a bicske—székesfehérvári mellékvonalon nem közlekedik személyvonat. A vasút azonban csak az utasok számára szűnt meg, hiszen a fuvaroztató felek igényeinek kielégítésére Székesfehérvárról naponta menetrendszerűen indul el az L/1-es számú tolató-tehervonat a 22,5 kilométerre levő *Lovasberénybe*. Nem ritkán két M 43-as dízelmozdonyt kell a vonat továbbítására felhasználni — olyan sok a rakott kocsi —, pedig *az engedélyezett sebesség mindössze 10 kilométer óránként.*

— Hát bizony a teherforgalmunk — a le- és a feladást tekintve — vetekszik sok nagyállomáséval — mondja *Sági Ferencné* intéző, aki egyes-egyedül teljesít szolgálatot Lovasberényben.



Sági Ferencné szolgálatban

Korábban a férje volt itt az állomásfőnök, ő pedig bejárt Székesfehérvárra. Aztán kérték az üzemfőnökségtől, hogy cserélhessenek. A férj most vonatmenesztő térfelvigyázó, a feleség pedig a jóval kisebb fizetéssel járó *állomáskezelői* munkakörben végzi a forgalmi, az árupénztárosi, az ólmozó-bárcázói, málházói, takarítói, váltótisztítói, lámpakezelői teendőket, nem szólva arról, hogy télen a begyújtás, fűtés, hóseprés is a feladatai közé tartozik. Mégse ő panaszkodik, hanem — *a fuvaroztató felek, akik rakterületet bérelnek a IV. vágány mentén. Ezt a vágányt szeptember 16-án a pályafenntartás lezárta* (az ágyazatot felbontotta), *s azóta oda se néz senki.* Nem akad felelős személy, aki meg tudná mondani, hogy mikor lehet a vágányt rakodás céljára ismét igénybe venni.



Megérkezett a tolató tehervonat
(Purt Gusztáv felvételei)

— Tizenötezer tonna árut raktak be nálunk az idén október 1-ig, a tavalyi 9958 tonnával szemben — mondja Sági Ferencné, miután zsebszámológépén összegezte a kimutatások adatait. — A leadás ugyanebben az időszakban megközelítette a tizenhatezer tonnát.

— Kik az ügyfelek?

— *Itt rakodnak a környező falvak, községek gazdaságai és ÁFÉSZ-telepei, köztük a pátkai Aranykalász, a helyi Új Barázda, a csákvári Tolbuhin, a vértesacsai Vörös Október Tsz, a lovasberényi erdészet, az Állatforgalmi Vállalat, a Csákvári Állami Gazdaság, a Gyapjúforgalmi Vállalat és még tovább is sorolhatnám a fuvaroztatókat* . . .

Erre azonban csakugyan nincs idő, mert a beérkezett tehervonat személyzete máris kezdené a tolatást, s előtte meg kell állapodni, hogy melyik kocsi hová kerüljön. A „szakmai tanácskozásnak" ez alkalommal *Kozma Attila* és *Szili Imre*, vagyis a vonat- és a mozdonyvezető a résztvevője. Kevés szóból is értenek, s jól tudják, hogy a műveletek közben különös gondot kell fordítani az állomás Bicske felőli oldalán levő, sorompóval ellátott útátjáróra.

Október elsejéig állandó vonatkísérő személyzet járt ide, ami könnyebbséget jelentett mind az állomáskezelőnek, mind a fuvaroztatóknak, aztán *Fehérvár az L/1 és L/2-es vonatokat egyszerűen beolvasztotta az úgynevezett nagyfordába.* Azóta nemegyszer olyan bonyodalmak származtak ebből, amit jobb lett volna elkerülni. Más szóval: *itt nélkülözhetetlen a speciális helyismeret. Nem szabad figyelmen kívül hagyni a szokásostól eltérő forgalomszabályozást*, az útközben levő közúti átjárók fedezetlenségét, a távolbalátás korlátozottsága esetén a váltók, jelzők kivilágítatlanságát stb.

A *„MÁV legmostohább vonala"* legalább ennyi „kedvezményt" megérdemelne a vezénylőktől . . .

K. J.

Csongrád megyében bevált

MÁV–Volán és az SZMT együttműködése

Lassan már hagyománynak számít, hogy ilyenkor ősszel a Szakszervezetek Csongrád megyei Tanácsa, a szegedi vasútigazgatóság és a VOLÁN 10. sz. Vállalat vezetői *együttműködési szerződést kötnek az őszi szállítási feladatok sikeres megvalósítása érdekében.* Az együttműködés során az SZMT vállalja, hogy a mozgalmi munka sajátos eszközeivel segíti a két fuvarozó vállalatot. A feladatok végrehajtására szervezi és mozgósítja a vállalati szakszervezeti bizottságokat, s a szakmák megyei bizottságait. Közös tevékenységük során fokozott figyelmet fordítanak a reális és a konkrét fuvarozási igények bejelentésére, a rakodási készség javítására, a szombat-vasárnapi, valamint a folyamatos rakodásra, az export szállítási feladatok időbeni teljesítésére, a biztonságos munka megteremtésére, a két fuvarozó által jelzett problémák soron kívüli intézésére, a fuvareszközök hatékony kihasználására.

Az őszi forgalom befejezésével a MÁV—VOLÁN—SZMT komplex értékelést készít a vállalt feladatok teljesítéséről, külön értékelik a szakszervezetek támogatását.

Az elmúlt évek tapasztalatai azt mutatják, *hogy az együttműködés sikeresen szolgálja az őszi feladatok teljesítését.* Most, a VI. ötéves terv beindulásával úgy látják az érdekeltek, hogy továbbra is szükség van a közös munkára. Ezért az elmúlt hetekben már öt esztendőre — *vagyis az egész VI. ötéves terv időszakára — szóló együttműködési szerződést írtak alá.* A keretjellegű megállapodás aláírói rögzítették azt is, hogy évente áttekintik és programban rögzítik a konkrét feladatokat. Mint eddig, idén is az együttműködés koordinálását, az információk cseréjét — a két fuvarozó és az SZMT között — *a vasutas területi szakszervezeti bizottság végzi.*

G. J.

Alkotó Ifjúság

Kiállítás a Keleti pályaudvaron

A Keleti csomópont KISZ-bizottsága és a gazdasági vezetők szervezésében *Alkotó Ifjúság* címmel kiállítást rendeztek a pályaudvar kultúrtermében.

A kiállításon két kategóriában (hobby és műszaki) 41 tárgy szerepelt. A legnagyobb érdeklődést *Szegedi Tibor* munkája (a rádió, s a telefon adásvétel-rögzítő berendezés) keltett. Ezzel a szerkezettel, mint a neve is jelzi: telefonbeszélgetéseket lehet rögzíteni. Az alkotás ugyan nem tekinthető találmánynak, a jelentősége mégis nagy, mert mintegy 80 ezer forintért előállítható, míg újonnan ennek az ötszörösébe kerül. A műszaki tárgyak között most is ott volt *Hunor László* — nemzetközi kiállításon már díjat nyert — *Reatex-e*, amelyet szintén sokan megtekintettek.

A hobbymunkák kategóriájában *Barna Zoltán* aratott nagy sikert hímzéseivel, illetve kézzel készített szőnyegeivel.

Száznégy éves épületben

Üzemfőnökség alakult Rákosrendezőn

KÖZELEBB EGYMÁSHOZ A SZAKSZOLGÁLATOK

A sorompókkal-sínekkel határolt, 104 éves épület mindenképpen megérett a felújításra. A festőknek akkor is meg kellett volna jelenniük előbb-utóbb, ha Rákosrendező egykori II-es számú felvételi épülete nem kap új szerepkört. Ám július 1. óta új szervezetnek ad otthont, — onnan irányít húsz vasúti egységet a Rákosrendező Körzeti Üzemfőnökség.

Egyike a legnagyobbaknak. Hozzá tartozik a Rákosrendezőtől *Szob—Sturovó* közös vámhatárig terjedő szakasz, a veresegyházi vonal teljes egészében, a dorogi vonal Piliscsabáig, valamint a csomóponton lévő műszaki ágak, a vontatás és a műszaki kocsiszolgálat. Hozzávetőleg háromezer ember munkáját irányítják a most fiatalodó épületből. Ez a *„most"* eltart még néhány hónapig, feltehetőleg az esztendő végéig. Egyelőre festékes vödrök között lépegetünk, a szobák egy részét már helyrehozták — az irodaház homlokzatának megújítására alighanem csak tavasszal kerül sor. A teljes helyreállítás után — remélik —, olyan körülmények teremtődnek, amelyek biztosítják a zökkenőmentes munkát. Az eddigiekért ezúton is köszönik a felettes szervek segítségét, de azt sem hallgatják el: *rugalmasabb hozzáállást szeretnének* . . .

ZUGLÓ SEGÍTSÉGE

Hadd mutassuk be az üzemfőnökség irányítóit. Vezetője *Molnár Béla*, előzőleg Rákosrendező körzeti állomásfőnökségét vezette. Legközvetlenebb munkatársai: *Harmatos János* üzemviteli üzemfőnökhelyettes, *Vermes László* gazdasági helyettes (mindketten a budapesti vasútigazgatóságról érkeztek), *Bartha László* műszaki üzemfőnök-helyettes (korábban a Hámán Kató Vontatási Főnökség vezetője volt) és *Faragó Béla* kereskedelmi főnökhelyettes (a Curtici MÁV-képviseletet vezette). Ugyancsak Rákosrendező körzeti állomásfőnökségén tevékenykedett *Szalai László* szb-titkár is, akinek szobájában beszélgetünk *Molnár Bélával* hármasban.

— Mind a megalakulás előtti, mind az azóta eltelt időszakban nagy segítséget kaptunk az MSZMP XIV. kerületi Bizottságától is —, mondja az üzemfőnökség vezetője. — E kezdeti időszakban minden támogatás könnyíti a munkánkat, hiszen ügyelnünk kell arra, hogy az átszervezést — amelynek emberi oldala is van —, dolgozóink ne érezzék meg. Szűk három hónap tapasztalata: *az üzemvitelben nem volt fennakadás, megtorpanás, a munka folyamatos, és a mostoha körülmények között is felkészültünk az őszi forgalomra. Ha központi kérdésekben, mint a kocsigazdálkodás, a felettes szervektől is kapunk támogatást, nem lesz panaszra okunk.*

— Ha véglegesen kialakul az üzemfőnökség, milyen létszámmal számolnak?

— *Az üzemfőnökségi törzs várhatóan kilencven emberből áll majd.* S ahogy az egyes részlegek megalakulnak, úgy válik központosítottá a munka, egyszersmind jelentősen csökken az állomásfőnökségek hivatali adminisztrációs teendője. Azt már most is érzékeljük, hogy az operatív intézkedések végrehajtása gyorsabb és hatékonyabb; ennek a szállíttató vállalatok is hangot adtak.

A szakszervezeti bizottság titkára jegyzi meg:

AMI NEM HALOGATHATÓ

— *Tompult a szakszolgálatok közötti hagyományos ellentét, minden bizonnyal azért is, mert a gazdálkodó egységek tudomásul vették: a körzeti üzemfőnökség teljesítményei döntően befolyásolják az ő jövedelmüket.* A legutóbbi szb-ülés is tükrözte a változó szemléletet: a negyedévi prémiumkeretet úgy osztottuk szét a főnökségek között, hogy a szakszolgálatok képviselői érvekkel-ellenérvekkel — és némi módosítással — fogadták el a gazdasági vezetés javaslatát . . . *Persze az lesz az igazi, az áhított állapot, ha történetesen egy váci vasutas is sajátjának érzi a szobiak problémáját, illetve a szobiak a váciakét. Ehhez még idő kell.*

Ami viszont nem halogatható, aminek megoldásához nincs idő: az őszi forgalom minél zavartalanabbá tétele.

— Jelenleg a legnagyobb gondunk az, hogy elég kocsit adhassunk a vállalatoknak, egyéb — központilag előírt — kötelezettségeink teljesítése mellett. A területünkön több az olyan termelővállalat, amely gyártmányait feladja és áruit továbbítja, mint amelyik árut fogad. Vagyis az „üreskocsi-termelés" kevesebb, mint ahány vasúti kocsi kellene a vállalatoknak. *Naponta háromszáz kocsit tudnánk megrakni, s ehhez a vállalatok a helyi feltételeket is megteremtik, de csupán kétszázötven érkezik.* Ha figyelembe vesszük a MÁV központi intézkedéseit és az eleve meglévő kocsihiányt is, akkor nyilvánvaló: *a budapesti vasútigazgatósággal közösen hatható szervezési intézkedések kellenek, hogy területünk szállítási igényeit kielégíthessük.*

EREDMÉNYES INTÉZKEDÉSEK

Ugyancsak meghatározó jelentőségű a határforgalom zökkenőmentes biztosítása, még akkor is, ha a nemzetközi események e forgalomban némi változást, kisebb mérvű csökkenést hoztak. *Az elegyfeldolgozás elsődlegesen Rákosrendező-gurítópályaudvar feladata.* A vasúti főosztály munkaerőpótlást célzó intézkedései eredményesek voltak, s ezt a körzeti üzemfőnökség vezetői méltányolják. Nemcsak mennyiség, hanem minőségi előrelépést jelentett az, hogy a tanfolyamok hallgatóit a gurítókon foglalkoztatják. *A minőségi változást jelzi, hogy a gurítóban ritkább a baleset, s kisebb összegű az ott keletkező kár.*

A riporter szívesen jegyzetelne a helyi szociális problémákról, egyik-másik főnökség rossz munkakörülményeiről, de Rákosrendező Körzeti Üzemfőnökség vezetői negyed év után még nem érzik hivatottnak magukat ahhoz, hogy e kérdésekben állást foglaljanak. A gondokat ismerik — s igyekeznek még részletesebben megismerni —, de azok rangsorolására egyelőre nem vállalkozhatnak. *Gyümölcsözőnek igérkező együttműködés kezdetén vannak, s ahhoz, hogy bármiről érdemben szóljanak-döntsenek, nagyobb helyismeretre van szükségük.* Méltányolandó álláspont, amely minden bizonnyal nem a sürgős teendők halogatását jelenti.

—földes—

Köszönet a gyógyító munkáért

A hatvani vontatási főnökségen dolgoztam mozdonyvezetőként 38 évig. Hat éve rokkant nyugdíjas vagyok. 1978-ban agytrombózis következtében a bal lábam és kezem megbénult. Csak a gondos orvosi kezelésnek köszönhetem, hogy most már tudok járni és a kezemet is használhatom. Többször voltam a MÁV Kórház baleseti utókezelőjében, ahol *dr. Maly Ernő* főorvos és az osztály többi dolgozója mindent megtett azért, hogy sikeres legyen az orvosi rehabilitációm.

A hévízi MÁV Szanatóriumban is sokat tettek értem. *Dr. Stark Ferenc* igazgató főorvos és munkatársai lelkiismeretesen gyógyítottak. Most már visszatért az életkedvem és nem érzem fölöslegesnek magam az életben.

Ezúton fejezem ki köszönetemet a két kórház orvosainak, ápolóinak áldozatos, gyógyító munkájukért.

Csabli Lajos
Hatvan

Vállalják a többletet

Egy őszi estén Budapest-Ferencvárosban

A műszak este hatkor kezdődött. Még mindenki friss, hiszen csak nyolc óra van. Színhely a ferencvárosi pályaudvar, ahol mindig a hajnal a legerősebb. Akkor jönnek a gyorstehervonatok könnyen romló élelmiszerekkel, zöldséggel, gyümölccsel, sertésekkel, szarvasmarhákkal. Egyik vonat a másikat éri, nincs pillanatnyi nyugalom. Az este még csendes, bár a szemlélődő — mivel minden viszonylagos — nem ezt érzékeli.

Izgalmas csapatmunka zajlik itt, amelynek „karnagya" most éppen *Nagy Imre* rendelkező forgalmi szolgálattevő. Harmincéves.

— Miért választotta ezt a hivatást? — kérdezem.

— Talán azért, mert az apám is vasutas volt. Hetvenben elvégeztem Szegeden a vasútforgalmi szakközépiskolát, majd négy esztendeig Kiskundorozsmán teljesítettem szolgálatot. A MÁV-tisztképző elvégzése után kerültem Ferencvárosba... Valamennyi vonat — ami ezen az éjszakán Ferencvároson keresztül közlekedik — csak az ő engedélyével jöhet a pályaudvarra. A távírász telefonon adja tovább az üzenetet: *Fogadom . . . Nem . . .* És a szolgálati helyek dolgozói végrehajtják az utasításokat. A fekete táblán a vörös, sárga és zöld fények eszerint változnak szüntelenül. A naplózó mindent rögzít, a külsős forgalmi szolgálattevő kapocs az iroda és a pályaudvar szabad ég alatt zajló élete között.

— Ma hogyan telt a napja? — fordulok Nagy Imréhez.

— *Délelőtt egy régi barátomnál jártam, aztán pártvezetőségi ülésre mentem, utána jöttem dolgozni. Reggel nem indulok mindjárt haza, mert taggyűlés lesz. Pártalapszervezeti titkár vagyok, sok tehát a szolgálaton kívüli elfoglaltságom.* Jóllehet ezért nem sikerült a felvételim a győri Közlekedési Műszaki és Távközlési Főiskolára. Most ráhajtok, s jövőre újra megpróbálom . . .

A vonatok között találkozom *Kovács László* kocsirendezővel. A kezén védőkesztyű.

— Hasznos ez? — kérdezem.

— *Az olajtól védi a bőrt. Az esőkabát meg a szél ellen jó — teszi hozzá.*

Nádasdi János külsős forgalmi szolgálattevő éppen rendelkezést kézbesít. *Iványi Imre* térfőnökkel is találkozunk. Aztán ő kísér el Gubacsra. Kézilámpával világít, mert itt vigyázni kell. Rengeteg a szemét, az elhullott áru. A gaz is magasra nőtt.

— Ez balesetveszélyes — magyarázza. — Októberben *kommunista műszakot* tartunk, hogy rendbe hozzuk a gurítót. Jó segítség lesz a szovjet gyártmányú vágánytakarító . . .

Az egyik vágányfék mellett mély gödör.

— Javítjuk a féket. A berendezés az 1950-es években létesült, azóta csak karbantartás van: foltozgatunk. Hiába, az anyag elöregszik. A vágányfékek meghibásodnak, a légtartály gyakran kilyukad. Most ezeket is átnézzük, hogy az őszi csúcsforgalom közben minden technikai berendezés kifogástalan legyen.

— A tisztképző hallgatóinak, a mozdonyvezető-gyakornokoknak — akik sarusként, kocsirendezőként besegítenek — mikor jár le az üzemi gyakorlata?

— *November 27-én, akkor visszamennek az iskolába.* Körülbelül hatvanan vannak, a munkájuk hiányozni fog. Igyekszünk elérni, hogy a vidéki dolgozók ne fél évig, hanem egy évig legyenek nálunk. A fővárosból alig van utánpótlás. Bár ebben az évben a budapesti igazgatóság munkaerőközvetítő irodája 156 embert küldött hozzánk, de csak ötvenet tudtunk felvenni. Aki cukorbeteg vagy a vérnyomásával van baj, nem mehet a mozgó járművek közé.

— Ebben a helyzetben mindenkire több munka hárul.

— *Igen. Előfordul, hogy néha a szabadságot is pénzzel váltjuk meg. Sok a túlóra, nincs szabadnap.*

Ferencvárosban az őszi forgalom sikere érdekében külön munkaversenyt hirdettek. Az állomás havonta 160 ezer forint céljutalommal gazdálkodhat. Rá akarnak szolgálni erre is a ferencvárosi vasutasok.

Cseszák Gyöngyi

MÁV KOLLEKTÍV SZERZŐDÉS 1981–85 (10.)

Munkáltatói támogatás lakásépítéshez, -vásárláshoz

A dolgozók lakáshoz juttatásának munkáltatói támogatási rendszerét — az állami szabályozás keretein belül — a kollektív szerződésben kell meghatározni. Ebben rögzítik — a munkáltató adottságainak megfelelően — a támogatás lehetséges formáit, mértékét, feltételeit, továbbá a támogatás visszatérítésének szabályait.

A Magyar Államvasutak vállalati lakástámogatási rendszerét a kollektív szerződés 7. számú mellékleteként közzétett szabályzat tartalmazza.

A szabályzat azt szolgálja hogy a vasút egyre több dolgozó lakásgondjának a megoldásához nyújthasson anyagi segítséget, s egyben ösztönözze a dolgozókat az előtakarékosságra is. A korlátozott anyagi lehetőségek azonban megkövetelik az igények rangsorolását.

Vasútüzemi érdekből

A dolgozók lakásépítésének támogatásáról szóló szabályzat a rangsorolás alapelveként *a vasút üzemi érdekeinek elsődlegességét vette figyelembe.* Ezzel is segítve a népgazdasági munkamegosztáson belül a MÁV-ra háruló szállítási feladatok ellátásához szükséges munkaerő biztosítását, a dolgozók kötődését a vállalathoz.

Vállalati támogatás csak annak a dolgozónak nyújtható, aki:

— a MÁV-nál két éve megszakítás nélküli munkaviszonnyal rendelkezik, kivéve ha ez alól fontos üzemi érdekből a döntésre jogosult szerv vezetője az illetékes partner szakszervezeti szervvel egyetértésben felmentést ad;

— nem áll büntetőbírói, vagy fegyelmi eljárás, illetve jogerős büntetői ítélet, vagy fegyelmi büntetés hatálya alatt;

— szerződésben vállalja, hogy a MÁV-nál fennálló munkaviszonyát a szerződés megkötése napjától számított 15 éven belül neki felróható módon — a nyugdíjazás esetét kivéve — *felmondással nem szünteti meg.*

A dolgozóknak a támogatás iránti kérelmet az erre rendszeresített nyomtatványon, közvetlenül a szolgálati főnökségen kell benyújtaniuk. A szolgálati főnökségeken felvilágosítást nyújtanak arra vonatkozóan, hogy a támogatás iránti kérelemhez milyen okmányokat szükséges mellékelni.

A szolgálati főnökség a záradékával és a helyi szakszervezeti bizottság javaslatával ellátott kérelmet a benyújtástól számított 8 napon belül a döntésre jogosult szervekhez köteles továbbítani, amennyiben — az előzőekben említett — kizáró okot nem állapított meg. A döntés a területileg illetékes vasútigazgatóság és a szakszervezeti középszerv hatáskörébe tartozik.

A kérelmek elbírálásánál elsősorban a MÁV érdekeit kell figyelembe venni. Ennek során mérlegelni kell a kérelmező munkáját, vagyoni körülményeit, valamint szociális és lakáshelyzetét.

Hosszú lejáratra, kamatmentesen

Azonos feltételek esetén előnyben kell részesíteni azt:

— akinek házastársa is államvasúti alkalmazott,

— aki törzsgárdatag,

— aki MÁV-rendelkezésű lakásban lakik és megállapodásban vállalja, hogy lakását meghatározott időn belül a MÁV rendelkezésére bocsátja.

A Magyar Államvasutak az alábbi formákban nyújt támogatást dolgozói lakásgondjának megoldásához:

a) Hosszú lejáratú kamatmentes kölcsön.

— telepszerű, egyedi többszintes, valamint csoportos korszerű, illetve hagyományos családiház építéséhez;

— tanácsi értékesítésű lakás, illetve OTP-beruházásban értékesítés céljára épített lakás vásárlásához, ideértve az újraértékesített lakásokat is;

— meglevő épület toldaléképítéséhez, ha ezzel a lakás legalább egy lakószobával bővül, és ha a tanács illetékes szerve igazolja, hogy a bővítés jogos lakásigényt old meg;

— olyan emeletráépítéshez és tetőtér-beépítéshez, amely keretében a létesülő lakások személyi tulajdonba kerülnek;

— családi ház vásárlásához, amennyiben annak értékesítése az ingatlan fekvése szerint illetékes tanácsokon keresztül — a 30/1974. (XII. 4.) PM-ÉVM. számú együttes rendeletben előírt feltételek mellett — történik;

— szociális követelményeknek meg nem felelő telepek felszámolására vonatkozó rendelkezések alapján kijelölt személy építkezéséhez, vagy lakás vásárlásához;

— annak, aki szervezett akcióban épült, vagy vásárolt, személyi tulajdonban álló lakását az OTP-n keresztül — a 73/1975. (XII. 28.) PM-ÉVM-MüM sz. együttes rendeletben előírt feltételek mellett — értékesítette, és új lakást épít, vagy vásárol.

(A kollektívszerződés-tervezet vitája során több helyen felvetették a dolgozók, hogy a MÁV biztosítson kamatmentes kölcsönt a lakás korszerűsítéséhez, átalakításához, felújításához is. Tekintettel arra, hogy ezt a felsőbb jogszabályi keretek nem teszik lehetővé, így a MÁV sem terjesztheti ki a támogatást az előzőekben felsorolt esetekre. A fentieken kívül nem nyújtható támogatás a lakások műszaki megosztásához, valamint hétvégi ház, üdülő, nyaraló építéséhez sem.)

b) A MÁV saját dolgozójának lakáshoz juttatását elősegítheti — a tanácsok részére meghatározott összeg átadásával — bérlő, illetve vevőkijelölési jog megszerzése ellenében.

c) Ha a többszintes lakás a MÁV szervei által létrehozott társulás (építőközösség). *vagy lakásépítő szövetkezet keretében épül, lehetőség van a később kijelölésre kerülő dolgozó részére a telekárnak, a telek használati díjának, az út- és közműfejlesztési hozzájárulásnak, beruházás lebonyolítási költségének egy lakásra jutó erejéig — legfeljebb azonban 60 000 Ft összegig — történő megelőlegezésére.*

d) A MÁV a munkáskategóriába tartozó törzsgárdadolgozó részére telepszerű, illetve többszintes lakóház építése esetén, továbbá ha legalább három gyermek eltartásáról gondoskodik — egyedi elbírálás alapján — *a dolgozót terhelő előtörlesztési összeget részben, vagy egészben visszatérítendő támogatásként biztosíthatja.*

e) A telepszerű, többszintes lakóházépítés támogatható a dolgozókat — a jogszabályok alapján — *terhelő út- és közműfejlesztési hozzájárulás átvállalásával és folyósításával.*

f) A MÁV viseli a lakásépítési alapból nyújtott kölcsön összege után az OTP által felszámított 1%-os kezelési költséget.

g) A jogerős építési engedéllyel rendelkező dolgozók lakásépítése támogatható:

— előkészítési munkák végzésével, szervezésével, bonyolításával;

— használt és bontásból eredő anyagok értékesítésével. nélkülözhető szerszámok kölcsönadásával;

— térítési díj ellenében a MÁV építő- és szerelőipari kapacitás átadásával;

— 50%-os vasúti fuvardíjkedvezménnyel;

— anyagok gépkocsival történő fuvarozásához kedvezményes fuvardíjtételekkel.

h) Az eddig felsorolt anyagi támogatás a MÁV fejlesztési alapjából képzett lakásépítési alapból történik.

Rendkívül indokolt esetben a MÁV a részesedési alapból is nyújthat vissza nem térítendő támogatást, vagy engedményt az alábbiak szerint:

— törzsgárdadolgozót terhelő előtörlesztéshez vissza nem térítendő módon hozzájárulhat;

— a törzsgárda tagja számára *engedményt adhat* a vállalati bérlakás szociálpolitikai kedvezménnyel csökkentett lakásépítési hozzájárulásból, illetve lakás-használatbavételi díjból;

— a dolgozó életkörülményeiben, szociális helyzetében bekövetkezett lényeges változás esetén a MÁV lakásépítési alapjából nyújtott kölcsön összegének legfeljebb 25%-át elengedheti;

— családiház-építéshez engedélyezett MÁV vállalati kölcsön esedékes törlesztését az engedélyezést követően, élve született első és második gyermek után a gyermek 3 éves koráig 36—36 havi időtartamra és legfeljebb a kölcsön mértékének 25%-áig — kérelem alapján — a MÁV az alábbi feltételek együttes fennállása esetén *átvállalja,* ha:

1. a családi ház építése olyan településen történt, ahol jogszabályi előírások miatt munkáskedvezmény igénybevételére nem volt lehetőség,

2. a gyermek születésekor a házastársak egyike sem töltötte be a 35. életévét, s egyikük sem áll fegyelmi, vagy büntető eljárás, illetve jogerős fegyelmi büntetés, vagy büntető ítélet hatálya alatt,

3. a gyermek születését közvetlenül megelőzően legalább egy éven át megszakítás nélkül a házaspár a MÁV-nál fizikai munkakörben dolgozott.

Huszonnégy havi időtartamra megilleti ez a kedvezmény a munkáskategóriába tartozó, de *nem fizikai* munkakörben foglalkoztatott házaspárt is, ha a kölcsön engedélyezése óta megszakítás nélkül mindketten a MÁV-nál dolgoznak, törzsgárdatagok, valamint az előzőekben az 1. és 2. pont alatt felsorolt kritériumoknak megfelelnek.

A részesedési alapból nyújtott támogatás odaítélésére a MÁV vezérigazgatója a Vasutasok Szakszervezetével egyetértésben jogosult.

Alapbővítő társadalmi munka

A vállalati lakástámogatás lehetősége tovább bővül a társadalmi munka (például kommunista műszak) keretében végzett és ilyen célra felajánlott teljesítmények ellenértékéből képezhető pénzzel. Jelenlegi gazdasági helyzetünk megköveteli, hogy az eddigieknél fokozottabban éljünk ezen forrás lehetőségével. Társadalmi munka ellenértékéből származó lakásépítési alap képzésére valamennyi vasútigazgatóság, valamint a Vasúti Főosztálynak közvetlen alárendelt, önálló telepi számlával rendelkező szervek jogosultak.

A támogatás mértéke, a kölcsön visszafizetésének feltételei:

A dolgozónak a lakásépítés (vásárlás) adott formájára a jogszabályban előírt előtörlesztési összeggel kell rendelkeznie, kivéve ha — az előzőekben részletezett feltételek esetén — ennek megfizetését a MÁV részben, vagy egészben átvállalja. A dolgozó részére nyújtható vállalati kamatmentes kölcsön mértéke a szociálpolitikai kedvezménnyel — munkás kategóriába tartozóknál az állami támogatással is — csökkentett építési költség (eladási ár) 30%-át nem haladhatja meg. A korábbi szabályozás a támogatás felső határát a lakás nettó költségének 25%-ában maximálta. Abban az esetben, ha a családi ház építése olyan területen történik, ahol a jogszabályi kötöttségek miatt munkáskedvezmény nem biztosítható, a kölcsön az építési költség 50%-áig terjedhet.

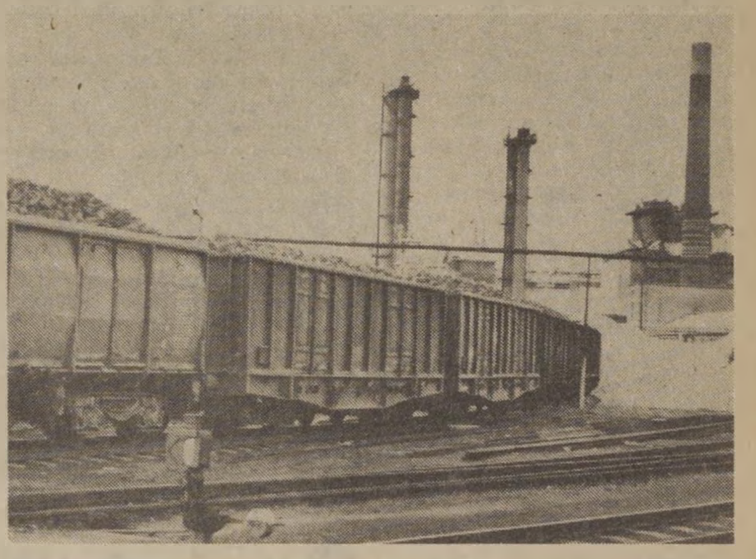
A lakásépítési alapból nyújtott kölcsönt kamatmentes havi részletekben a vállalat és a dolgozó között létrejött megállapodás szerinti idő alatt kell visszafizetni. A *törlesztési idő* legalább 15 év, és legfeljebb az adott lakásépítési formára nyújtható OTP-kölcsönre jogszabállyal megállapított visszafizetési idő lehet. Ha a vállalati kölcsön nem éri el a szociálpolitikai kedvezmény összegével csökkentett lakásár 10%-át, *15 évnél rövidebb törlesztési időben is meg lehet állapodni.* A törlesztési időt az egyéni teherviselő képesség figyelembevételével kell megállapítani. *A munkás kategóriába tartozó, továbbá a legalább három gyermek eltartásáról gondoskodó dolgozók, valamint azok a 30 életév alatti fiatal házasok részére, akiknek az egy főre jutó havi jövedelmük a 2300 Ft-ot nem haladja meg, a törlesztés időtartamául legalább 25 évet kell megállapítani.*

A MÁV az általa nyújtott ki nem egyenlített összegének megfizetését egy összegben visszakövetelheti, illetve a nyújtott engedményt megvonja, ha a dolgozó a megállapodás alapján ráháruló kötelezettséget neki felróható okból nem teljesítette.

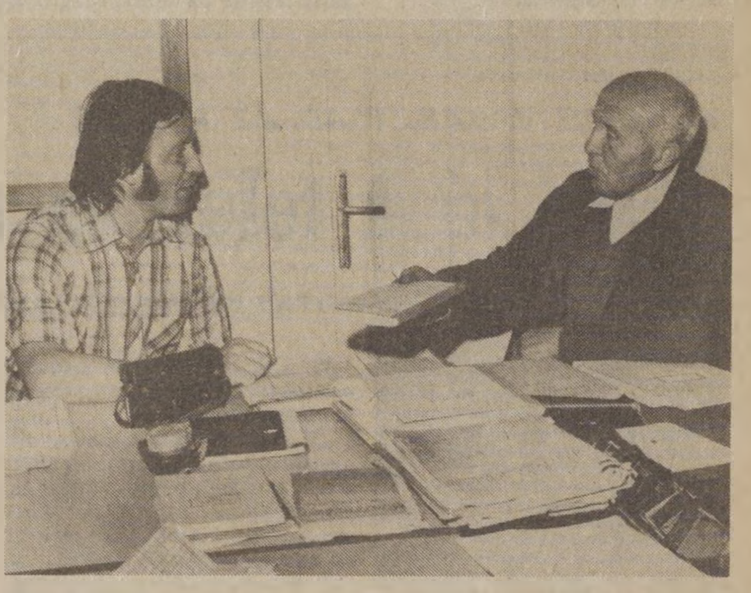
Somlainé Hársvölgyi Katalin

A Hatvani Cukorgyárban

A cukorgyárak és a vasút közötti együttműködés, illetve a szezonra való gondos felkészülés eredményeképpen Hatvanban is zökkenőmentesen halad a répa feldolgozása. Jellemző a munka méreteire, hogy a gyári vágányhálózaton évente átlag 10 000 vagon fordul meg, s ilyenkor — a szezon időszakában — minden 12 órás szolgálatban 100—150 kocsi a befutás. Ennek a munkafolyamatnak egy-egy pillanatát érzékeltetik az alábbi képek.



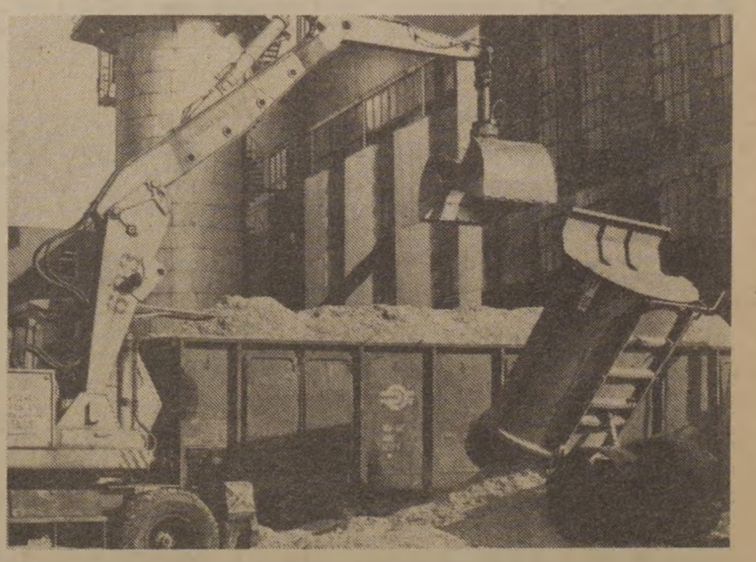
Nagy raksúlyú, 55—60 tonna répát tartalmazó vagonok sorakoznak a nap minden szakában az elfához (az ürítő berendezéshez) vezető vágányon



Záhonyi Lukács vasúti raktárnok és Budai Károly cukorgyári térmester az esti szolgálatátadás előtt egy mozgalmas munkanap eredményeit összegezi, számba véve az éjszakásokra háruló további feladatokat



A leváltók — Baráti József nyugdíjas vasutas, a cukorgyár mérlegívvezetője és Győri János MÁV-raktárnok — azonnal megkezdik a frissen betolt vagonok mérlegelését. Sürgeti őket az is, hogy az iparvágányt a cukor- és a konzervgyár közösen használja, s ilyenkor a másik fuvaroztatónál szintén „csúcsforgalom" van, vagyis rájuk vár a vagonok kezelése



A feldolgozott répa — szeletelt melléktermékként — ismét vasúti kocsikba kerül. Az elfuvarozással járó teendőket is pontosan, szervezetten hajtják végre a gyár dolgozói és a vasutasok

(Purt Gusztáv képriportja)

Naponta 110–130 vagont kezelnek

Forgatókönyv készült Sárváron a cukorrépakampány időszakára

A sárvári cukorgyárban is megkezdődött a répa feldolgozása. Az állomáson megnövekedett a forgalom. Naponta 110–130 vagont fogadnak és kezelnek a sárvári vasutasok.

— September 1-től január 8-ig 208 130 tonna répát kell a gyárba szállítani — mondja *Varga Ferenc* állomásfőnök. — *Ez több a tavalyinál. A sárvári cukorgyárba a répa 64 százalékát vasúton küldik.*

A gyár és a vasút vezetői szeptember 4-én értekezleten fogalmazták meg az idei répaszezon „forgatókönyvét". A gyárba 27 helyről fordaszerelvénnyel érkezik a répa, és ugyanennyi helyre viszik a melléktermékeket is. A cukrot 15 zárt cukorszállító fordavagonban küldik a tárolóhelyekre. A vasútállomás a tervek szerint naponta négy alkalommal szolgálja ki a gyárat.

— Nehezíti munkánkat a három éve tartó pályaudvari rekonstrukció — folytatja az állomásfőnök. — *A répakampányban 14 nyugdíjas is részt vesz. Jó szervezéssel, rugalmas intézkedésekkel igyekszünk kielégíteni a megnövekedett szállítási igényeket.*

Sz. J. I.

CIKKÜNK NYOMÁN

Tíz parancs a dolgozók érdekében

Nem a senki földjén fekszik Rétszilas állomás

A Magyar Vasutas szeptember 7-i számában megjelent *Senki földje a fővonalon* című, Rétszilas állomáson készült riport nyomán — *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes elvtárs egyetértésével — azonnal helyszíni vizsgálatot rendeltem el. Ennek alapján az üzemeltetést és a lakhatóságot gátló körülmények felszámolására az alábbi intézkedések születtek:

1. Az állomás melletti emeletes lakóépület padlásán elhelyezett víztartály lezárásáról az Épület- és Hídfenntartási Főnökség sárbogárdi építésvezetősége az egészségügyi követelményeknek megfelelően gondoskodott. Az illetéktelen felnyitás megakadályozását szolgáló lakatot a tartályra felszerelték, és a kulcs egy példányát az állomásfőnöknek átadták.

2. Az épület statikai vizsgálatakor megbontott padlástér helyreállítását — 1981. október 15-i határidő megjelölésével — elrendeltem.

3. A szennyvíztároló kiszippantását megrendelésünkre a Talajerőgazdálkodó Vállalat elvégezte.

4. A lakók által kért kerítésdrótfonatot az építésvezető szeptember 28-án a lakók rendelkezésére bocsátotta. A munka szakszerű elvégzéséhez is segítséget nyújt.

5. Az állomásfőnöki lakás mellett levő közcsap téli használhatósága iránt intézkedtem. A fagytalanítás elvégzésének határidejét *október 15-ben* határoztam meg.

6. A forgalmi iroda ablakát ugyancsak *október 15-ig* nyithatóvá teszik.

7. A patkányirtás végrehajtására az ÉHF kivitelező vállalatot keres. A munka elvégzésének határideje: *október 31.*

8. Az 51-es őrházban lakó Bagi Tamás lakását és annak környékét megvizsgáltuk, s megállapítottuk, hogy nevezett valóban végzett magánerőből munkát. A melléképületek javításához az építésvezető elismervény ellenében átadta a szükséges építési anyagokat.

9. Az állomás területe nem a szeméttároló telítettsége miatt szemetes, hanem az ott lakó és ott szolgálatot teljesítő vasutasok helytelen magatartása is szerepet játszott ebben. A rend és tisztaság fokozottabb megkövetelésére a helyszínen utasítottuk az állomásfőnököt.

10. Ugyancsak utasítottam az ÉHF vezetőjét a megszabott határidők pontos betartására, valamint arra, hogy a jövőben több figyelmet fordítson a sárbogárdi építésvezetőség munkájának szakszerű irányítására és a feladatok végrehajtásának ellenőrzésére.

Megjegyzem még, hogy az újságcikkben említett építmények és berendezések hiányosságainak végleges megszüntetését, illetve az üzemeltetés és a lakhatóság követelményeinek maradéktalan kielégítését szolgálja majd az 1983—84. évre ütemezett felújítás.

Fényes József
vasútigazgató,
Pécs

VILÁGOS VÁLASZT AD AZ F 51-ES

Mire jó a telex és a telefon?

Az üzemviteli szakosztály állásfoglalása egy képriport nyomán

A Magyar Vasutas szeptember 7-i számának 3. oldalán a *Három igazgatóság határán* címmel közölt képriporthoz — amely Rákos állomás dolgozóinak munkáját mutatta be — az alábbi megjegyzést fűzte a MÁV Vezérigazgatóság üzemviteli szakosztályának vezetője:

Olyan felsőbb rendelkezést, amely szerint az igazgatósági határon áthaladó vonatok terhelési másolatát a külsős forgalmi szolgálattevőknek testi épségüket veszélyeztetve *„akár röptében is el kell kapniuk"*, senki nem adott ki, mert ehhez nincs is joga senkinek. Az átmeneti állomások ezzel kapcsolatos feladatait az *F 51. számú Kocsiszolgálati Utasítás* pontosan, mindenre kiterjedően szabályozza:

„Ha az érkezett vonat az állomásról tolatás, rendezés vagy gurítás után kerül továbbításra, akkor a nyilvántartáshoz szükséges adatokat az érkező és induló vonatfelvételből (kocsifelíró könyvből, vonatterhelési kimutatásból, vonatjegyzékből) kell megállapítani.

Ha a vonat az átmeneti állomáson gépcsere vagy menetlevélváltás miatt megáll, és változatlan összeállításban kerül továbbításra, *akkor* a nyilvántartás részére szükséges adatokat a vonatterhelési kimutatásból kell megállapítani. *A vonatindító állomások kötelesek gondoskodni arról, hogy az ilyen vonatok terhelési kimutatása megfelelő számú többletmásolattal készüljön.*

Ha a vonat az átmeneti állomáson megállás nélkül áthalad, vagy az állomás érintése nélkül deltavágányon át közlekedik, akkor a nyilvántartáshoz szükséges adatokat a vonatelemzésből kell megállapítani.

Az ilyen vonatokat indító állomás kötelessége gondoskodni arról, hogy a vonatelemzés (táblázatos) teljes, részletes szövegét az átmeneti állomás is megkapja. Azonos eljárást kell követni a vonatkísérő nélkül közlekedő vonatok esetében is. Ha a vonat olyan állomásról indul (például feloszlatás esetén), ahol nincs géptávíró készülék, akkor *a részletes elemzést távbeszélőn kell az átmeneti állomás részére továbbítani.*"

A leadásra szánt terhelési kimutatást *a vonat mellett futva átvenni* — mivel baleseti veszélyt rejt magában — *nem megengedhető* — írja szerkesztőségünknek küldött levelében *Egri István* szakosztályvezető, majd hozzáteszi: *Az olyan rendelkezés végrehajtását, amely a dolgozók testi épségét veszélyeztetheti, a dolgozónak bármikor jogában van megtagadnia.* A hálózaton egyébként 27 átmeneti állomás ez irányú tevékenységét ellenőrizték a közelmúltban egy átfogó vizsgálat keretében, de hasonló jellegű probléma, észrevétel máshol nem merült fel. *Rákos állomáson viszont az e tárgyban tartott ellenőrzések során az állomási személyzet nagyfokú gyakorlatlanságát állapították meg* (ami bizonyára azzal függ össze, hogy az érintett vasútigazgatóságok területi átcsoportosítása a közelmúltban történt meg, s hogy a külsős forgalmi szolgálattevők általában nők, illetve fiatal vasutasok).

A levél végül leszögezi, hogy a vasútigazgatóságok közötti átmeneti állomásokon vezetett nyilvántartások adatainak megbízhatósága *elengedhetetlen feltétel* a kocsigazdálkodás hatékonyságát biztosító központi, illetve igazgatósági döntésekhez és intézkedésekhez, valamint az igazgatóságok közötti munkaverseny reális értékeléséhez.

Rákos állomás dolgozóinak azt a véleményét, amely szerint *gazdaságtalan és szükségtelen* „áthaladó tehervonatokat" kizárólag a terhelési másolat leadása miatt is megállapítani — a képriportban ábrázolt módon —, szerkesztőségünk az üzemviteli szakosztálytól kapott levél ismeretében még inkább *elfogadja és támogatja.* Erre a célra a távközlés eszközeit kell igénybe venni — *az F 51-es Utasítás szerint.*

Válaszolunk közérdekű kérdésekre

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

Miért kap az V. szakcsoportos pályamunkás surranót, a IV. szakcsoportos pedig bakancsot, holott együtt dolgoznak a pályán?

A kollektív szerződés 11. sz. mellékletét képező *Munkaruházati Szabályzat* nyomdai előállítása során betűszedési hiba történt. Ez okozta az érintett szakcsoportok által felvetett jogos panaszt. Rövidesen — a jóváhagyott módosításokkal együtt — kiadásra kerül a helyesbített szabályzat, mely szerint a 2043. tételszám alatti IV. szakcsoportos és a 2061. tételszám alatti V. szakcsoportos pályamunkásokat egyaránt magasszárú bakanccsal (surranóval) kell ellátni.

Az utazószemélyzet részére a nyári nagy melegben miért nem rendszeresít a MÁV rövidujjú, vékony inget?

A jelenleg használatos ingkabátok, ingblúzok bevezetésekor az illetékesek kellően mérlegelték, hogy azok rövid vagy hosszú ujjal készüljenek. A hosszú ujjú előnye, hogy nyáron felhajtva is viselhető, míg a rövid ujjú csak kizárólag a kánikulai napokon. Ennek megfelelően a vasút a rövid ujjú ingkabátok rendszeresítését nem tervezi.

Tervezi-e a MÁV a törzsgárdatagok anyagi elismerésének felemelését?

A *MÁV Törzsgárda Szabályzat* 1982. január 1-től életbe lépő módosításával egy időben az egyes fokozatokkal járó jutalomösszegek felemelését tervezik. Eszerint *az oklevéllel 500, a bronz fokozattal 1000, az ezüst fokozattal 2000, az arany fokozattal 3000 és a 35 évi vasúti szolgálatért adható szolgálati emlékéremmel 4000 forintot kapnának a törzsgárdatagok.* A módosított törzsgárdaszabályzat tervezetét megvitatás céljából a közeljövőben minden bizalmi és főbizalmi megkapja.

Van-e lehetőség a Brigéciál kéztisztító szer mellett a zsíros szennyeződést jobban oldó Ultra-család beszerzésére?

A vasúti főosztály munkaügyi és szociálpolitikai szakosztályának munkavédelmi csoportjától kapott értesülés szerint a *MÁV Közegészségügyi Intézet* jóváhagyásával a hagyományos kéztisztító szerek mellett lehetőség van *Brigéciál, az Ultra-Derm, Pollux* beszerzésére, amennyiben a dolgozók azt igénylik.

Vállalati üdülőinkről miért nem készül a SZOT-üdülőkről kiadott tájékoztatóhoz hasonló ismertető?

Szakszervezetünk az 1982. évben tervezi egy ilyen ismertető füzet megjelentetését. A fotók és írásos tájékoztatók készítése folyamatban van.

Miért nem lehet a fel nem használt üdülőjegyeket nem vasutasnak felajánlani?

Azért, mert az üdülőjegy térítési díja — amit a dolgozó fizet! — a tényleges üdülési költségnek csak egy kis hányada. A fennmaradó költségek fedezése a MÁV jóléti alapjából, tehát a vasutasok pénzéből történik.

A vontatási utazószemélyzet miért nem kapja az üzemanyag-megtakarítási prémiumot?

Az üzemanyag- és energiamegtakarítás premizálását az 1981. január 1-től érvényes 112 912/1980. MÜSZ B. sz. utasítás szabályozza. A prémiumfizetés konkrét feltételeit a vasútigazgatósági (üzemigazgatósági), valamint a vontatási főnökségek helyi utasításai tartalmazzák. Mint ismeretes, az 1981. január 1-től rendszeresített menetlevelek vezetése, adatainak gépi feldolgozása több szolgálati helyen gondot okozott, a teljesítmények nem voltak reálisan értékelhetők.

A feldolgozás a második negyedévben megtörtént. Ennek alapján a szegedi és pécsi vasútigazgatóság augusztusban intézkedett az I—II. negyedévi üzemanyag-takarékossági prémium kifizetésére. Nem volt viszont megtakarítás a debreceni igazgatóságon, a záhonyi üzemigazgatóságon és a szerencsi üzemfőnökség kivételével a miskolci igazgatóságon. *(A megbízhatatlan értékelés miatt azonban Szerencsen se fizethető prémium.)* Nem volt elfogadható az értékelés a budapesti és szombathelyi területeken sem, azért ezeken a helyeken üzemanyag-megtakarítási prémium csak a III. negyedév végén az adatok ismételt feldolgozása és reális értékelése után várható.

Miért nem lehet a négy éven aluli gyerek részére helyjegyet váltani?

A négy éven aluli gyerek részére a helyjegy csak abban az esetben adható ki, ha a kiskorú is érvényes menetjeggyel rendelkezik. Minden vasutas dolgozó a négyéven aluli gyereke részére igényelheti a családtagot megillető piros színű arcképes igazolványt. Így a személyzeti jegy mellett részükre a helyjegy is megváltható.

Segített a szakszervezet

A ferencvárosi pályafenntartási főnökség VI. főpályamesteri szakaszán — Érden — dolgozom takarítónőként. Egyedül nevelem kislányomat. Eddig a pusztaszabolcsi vonal 18-as számú őrházában laktunk, nagyon rossz körülmények között. Ez az őrház, amelyben *se víz, se villany nincs*, Ercsi és a Dunai-finomító állomások között van. A legközelebbi állomás innen három, a falu pedig hat kilométerre található.

Amíg ott éltem nyolcéves lányommal, az is előfordult, hogy távollétünkben feltörték a lakást. *Az őrház és a falu között nincs járható út, csak a vasúti pálya mentén lehetett közlekedni, amely nagyon balesetveszélyes.* Ezért arra kértem a pályafenntartási főnökség szakszervezeti bizottságát és vezetőimet, hogy segítsenek lakásgondomon. *Panaszomat hamarosan orvosolták*, és ideiglenesen a 14-es számú, időközben megszűnt sorompóőrhelyen helyeztek el, de ezt az őrhelyet is — a vonal átépítése miatt — lebontották.

Ezért kénytelen voltam kislányomat a kaposvári MÁV Nevelő Otthonban elhelyezni. A közelmúltban az szb kezdeményezésére a főnökség vezetői rendelkezésemre bocsátották Ercsiben az egykori pályamesteri irodát, amely már több mint három éve üresen állt. Ebben a helyiségben van víz és villany is. Ismét magamhoz vehettem gyerekemet, és a helyi iskolában folytathatja tanulmányait.

Ezúton mondok köszönetet a szakszervezeti bizottságnak a gyors intézkedésért.

Tóth Boda Gyuláné

Egy éve működik

BÉKÉSCSABÁN MEGKEDVELTÉK A BEJÁRÓ DOLGOZÓK KLUBJÁT

Szeptemberben volt egy éve, hogy *Békéscsabán*, az állomás felvételi épületében megnyitották a bejáró dolgozók klubját. Az egyéves évfordulón, szeptember 2-án *Farkas Ferenc* üzemfőnök-helyettes összegezte a tapasztalatokat. Elmondta, hogy az eltelt idő alatt 31 967-en látogatták a klubot és töltötték olvasással vagy a klubfoglalkozáson való aktív részvétellel a várakozási idejüket.

Eljöttek az ünnepi klubfoglalkozásra a városi tanács művelődésügyi osztályának képviselői, a város vállalatainak művelődési bizottsági titkárai, akik az évközi programok rendezésében is részt vettek.

A bejáró dolgozók klubja egy éve folyamatosan — hetente váltott programokkal — működik. Jelenleg a II. országos vasutas fotópályázat anyagából rendeztek kiállítást, amelyet szeptember 25-én *Szabó Gyula*, a szegedi vasútigazgatóság területi művelődési bizottságának titkára nyitott meg.

A fotókiállításnak kettős célja van: az egyik, hogy a békéscsabai vasutas dolgozók ismerjék meg munkatársaik művészi munkáit, a másik, hogy a Békéscsaba városba bejáró dolgozók ismerjék meg — a képeken keresztül is — a vasúti munkát, a vasutas életet.

SAJÁT KIVITELEZÉSBEN ÉPÜLT

Átadták a Landler Járműjavító óvodáját

A Landler Jenő Járműjavító Üzem vezetőit régóta foglalkoztatta az üzem óvodájának kis befogadóképessége, valamint az, hogy a század elején épült intézmény szociális, kiegészítő egységei már nem feleltek meg a korszerű követelményeknek.

Döntés született: *korszerűsíteni kell az óvodát.* A szakemberek nekiláttak a tervek elkészítéséhez, kivitelezőt azonban nem találtak. Az építőipari vállalatok kapacitáshiányra hivatkozva nem vállalták a munkát. Az üzem vezetői úgy látták, hogy ennek ellenére lépni kell. Ha nem megy külső kivitelezővel, akkor majd megcsinálják saját erőből, mondták, s az elhatározást tett követte.

A régi óvoda bővítési munkáit 1979 márciusában kezdték el, s alig több mint egy év alatt, a múlt év júliusában, átadták az újonnan épített óvodai szárnyat. Most már volt hová átköltöztetni a gyerekeket, s hozzá lehetett fogni a régi épület felújításához. S újabb egy év elteltével *új, korszerű óvodát adhattak át a gyerekeknek.*

Ehhez a munkához persze nem volt elég a vezetők elhatározása. Szükség volt az üzem dolgozóinak, szocialista brigádjainak jó hozzáállására is. *A brigádok közel 25 ezer óra társadalmi munkát teljesítettek.* A sok brigád közül a legkiemelkedőbbek a következők voltak: *Holló János, Fábián Béla, Steinmetz Miklós, Rudas László, Révai József* szocialista brigádok.

Az újjávarázsolt óvodát szeptember 29-én *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes ünnepélyes külsőségek között adta át *Hutter Anna* vezető óvónőnek, amit a gyerekek műsorral köszöntek meg.



Gulyás János vezérigazgató-helyettes elismerő szavak kíséretében átadja az intézményt rendeltetésének



Az óvodások műsorral hálálják meg a róluk történő gondoskodást

Egy döcögő „madzagvasúton"

Hárman vagyunk a vezetőálláson: a motorvezető, a vonatvezető és én. A cserzett arcú, kérges kezű motorvezető harminc éve szolgál a vasútnál. Hamarosan nyugdíjba megy. Figyelem az arcát, a mozdulatait. Megfontolt, nyugodt ember.

A vonat parasztszekérlassúsággal halad. Maximális sebességünk 30 kilométer óránként. A pályán vízmosás, az útátjárókon iszaptenger. Az 1875-ben készült talpfák nyugtalanul hánykolódnak alattunk.

— *Ez a Dombóvár és Veszprém közötti „madzagvasút" évtizedek óta ilyen állapotban van* — jegyzi meg a motorvezető. — *Régebben mentem én ezen a pályán hatvannal is. De azóta? Egyelőre nem tudni, hogy megszüntetik-e a vonalat, vagy felújítják? Még nem döntöttek! A dombóvári orvosi rendelőben — a vesekővel bajlódó betegeknek — húsz kilométeres utazást ír elő az orvos ezen a vonalon...*

Egymás után hagyjuk magunk mögött a kis állomásokat: *Kocsola, Tamási, Fornád-Kecsege, Fürged, Kabókapuszta.* Egy öregasszony szatyorral a kezében kapaszkodik fel a vonatra. A piacra megy. Egy sebhelyes arcú fiatalember ezzel a vonattal utazik a munkahelyére.

A vezetőálláson mindannyian hallgatunk. Vendégünk a csend. A motorvezető jobb keze a fékezőszelepen. A vonatvezető a tájat nézi, az akácfákat, a halastavat, a sárgászöld dombokat. Vajon mire gondolnak? Szabad jelzőkre, kitérőkbe álló váltókra vagy a gyerekekre?

A vonatvezető halkan szól. Inkább csak úgy magának mondja:

— Itt van újra az ősz. Már hullanak a falevelek...

Őz baktat a sínek között. A motorvezető rádudál, és a kis négylábú fürgén inal a mező felé...

Visy Ferenc

Ketykó István

Egy be nem tartott fogadalom

Megfogadtam: ma éjjel nem alszom —
hazamegyek Szügybe; nyikordul a kiskapu
makacs szelek borzolják hajam
óvatosan osonok, mint róka a kertek alatt,
hátha anyám szobájában még füstöl
a petróleumlámpa —
ül feketében az asztalnál s értem imádkozik
benézek a kisablakon, megkoccintom az üveget
halkan, hogy meg ne ijedjen.
Te vagy fiam...?
Ágyam már megvetve, mintha évek óta
várt volna anyám,
mert mindég várt türelmesen — — —

Behorpadt már a föld is sírján
s fáznak csontjai a mélyben
betakarom jó melegen —
a lámpát elfújom s hajnalban
csörgőóra ébreszt
párnámon ezer ránc s könnyeim foltos
térképei bizonyítják: ma éjjel sem
mentem haza...

Németh István

SEMMI FÉNYÜK

Semmi fényük a mellékvágányoknak
mennek mennek egy darabig valahova
belátni határuk rozsdacsíkban
hasuk közé gyomot álmodnak fel
a napba
mintha elfelejtették volna
szükség van rájuk is.

KÉP SZÖVEG NELKÜL



(Kesztyüs Ferenc rajza)

TÖBB EZER GYEREK OTTHONA VOLT

Visszaigazolást vár a kőszegi alma mater

Régen volt ilyen pompás őszünk. Szinte hallani, hogy zuhog a napfény, s a műemlékekben gazdag városka ózondús alpesi levegője a must és az érett gyümölcs illatától fűszeres.

A MÁV Kőszegi Nevelőotthon kapuja előtt ünneplő ruhába öltözött nénike sétálgat. Bebekukucskál a fenyőkkel, díszcserjékkel övezett parkba, s csillogó szemmel tekinget a nevelőotthon muskátlis ablakaira, amíg észre nem veszi a portás.

— Kit tetszik keresni?

— Ó, lelkem! — sóhajt a néni. — Hát kit is... Egy copfos kis leánykát, ötven évvel ezelőtti önmagamat, merthogy annak idején én is ebben az intézetben nevelkedtem...

— *Tessék beljebb jönni!* — invitálja a portás, majd bekíséri a nevelőotthon igazgatójához, *dr. Csiszár Károlyhoz*, aki szívélyesen kalauzolja a nénit. Ebéddel kínálják, s búcsúzáskor a lelkére kötik, hogy máskor is látogasson „haza", mert itt mindig otthonra talál.

— Nem ritka az ilyen visszatérő növendék — mondja az igazgató —, hiszen amióta az intézet fennáll (1914 óta), több mint tízezer embert bocsátott ki a „szárnyai" alól.

Azóta persze sok minden más lett. A nevelőotthon bővült, korszerűsödött, átvészelt két szörnyű világháborút, voltak nehéz évei, de abban születése óta nem változott, hogy érzelmekben, ismeretekben gazdag embereket nevelt.

Amikor ott jártam, a napostáblára 1981. szeptember 9-ét írtak. Az ügyeletes tanár: *Tánczos Béla.* Ifjúsági napos: *Sóhajda József.* Létszám: 229.

Dr. Csiszár Károly — a kitűnő nevelő-pedagógus — lelkesen kísér körbe az épületben. Mindenütt patikai rend, virág, szobadíszek, s megannyi olyan tárgy, amik lakályossá, otthonossá varázsolják az *alma matert.*

— A gyerek, amikor ideérkezik — magyarázza az igazgató —, pucérra vetkőzik. A fogkefétől kezdve a különböző használati tárgyakig mindent megkap. És mindez — az oktatással, neveléssel együtt — a szülőnek havonta csak ötszáz forintjába kerül. (Ez kevesebb, mint amit családi pótlékként fizet az állam.) Különben egy gyerek évi neveltetési-ellátási költsége 25 ezer forint.

Az ember okkal hihetné, hogy ebben a nagyszerűen felszerelt intézetben túljelentkezés van, de a legnagyobb meglepetésemre *negyven gyereknek még most is lenne hely.*



Egy kis folyosói terefere dr. Csiszér Károly igazgatóval

(Gárdos Katalin felvételei)

— Mióta a sokgyermekes vasúti bakterházak megszűntek — panaszolja az igazgató —, megcsappant az érdeklődés. Évtizedekig az őrházak voltak a forrásai ennek a nevelőotthonnak. És hiába oldották fel a rendelkezést —, amely szerint csak vasutas szülők gyermekei vehetők fel —, a beiskolázható létszám évről évre kevesebb. Sokan nem tudják, hogy már óvodás kortól felvesznek ide gyerekeket.

— Az általános iskola tananyagának oktatásán kívül milyen neveltetésben részesül itt a gyerek?

— *A közösségi szellem kibontakoztatását mondanám elsőként* — válaszol az igazgató. — Korszerű tornatermünk, sportlétesítményeink kitűnő lehetőséget adnak a növendékeknek az aktív sportolásra. Vitrinjeink tele vannak a városi, megyei, sőt, az országos úttörő olimpiai vetélkedőkön nyert oklevelekkel, serlegekkel és más trófeákkal. Néhány évvel ezelőtt az intézet vezetősége elhatározta, hogy itt minden gyereknek meg kell tanulnia úszni. Hordtuk őket különbuszokkal Sopronba és most, hogy már Szombathelyen is van uszoda, ide. A bentlakásos iskola nemcsak a sportra, hanem a művelődésre, szórakozásra is jó lehetőséget ad. Énekkarunk, fúvószenekarunk országosan ismert, s nincs még egy általános iskolai könyvtár, amely olyan gazdag és olvasott lenne, mint a miénk. A gyerekek más-más irányú érdeklődését, kíváncsiságát kielégítik a különböző szakköri foglalkozások.

— De a külvilágtól mégiscsak elszigeteltebben élnek.

— Csak annyiban, hogy a nevelőotthon rendjét be kell tartani. Különben jó kapcsolatunk van a helybeli és más iskolákkal is. A gyerekek kijárnak a városba, különböző rendezvényekre, sőt még a diszkóba is.

— És az étkezés?

— Tessék velünk ebédelni! — invitál az igazgató.

Az ebéd finom, ízletes és bőséges. Tanulmányozom a heti étlapot. Napi ötszöri étkeztetés, és mindennap hús.

— *A húst magunk termeljük.*

— *Zöldséget és gyümölcsöt sem veszünk* — sorolja tovább az igazgató —, mert van konyhakertünk, gyümölcsösünk és kertészünk is. Az egész évi szükséglet bőven megterem.

— Mi hiányzik még?

— Mindennel el vagyunk látva — mondja nem kis büszkeséggel a nevelőotthon igazgatója —, *csupán harmincötnegyven gyerek hiányzik még.* No, és az, hogy kapjunk visszaigazolást — jelentést — az innen kikerült, középiskolákban, szakiskolákban továbbtanuló gyerekeinkről. Bármennyire is jól érezte itt magát ugyanis a növendék, csak később, felnőtt korban döbben rá, nem kis nosztalgiával, hogy *mit jelentett emberré formálásában ez a nevelőotthon.* És bár szívesen látjuk, vendégeljük a visszatérő hajdani diákot, *szeretnénk látni valamennyiük innen továbbvezető útját is.*



Vége a tanulásnak, irány a sportpálya

Olyan ez a nevelőotthon, mint a gondos szülői ház, a szűkebb családi fészek.

Dávid József

NOSZTALGIA MINDEN MENNYISÉGBEN

Igazmondásukra kényes hírügynökségek jelentették, hogy Észak-Európa egyik országában — ahol bár nagy hidegek dideregtetnek, de az emberek szíve meleg — *az élelmes vállalkozók kitalálták a nosztalgiavonatot.* Század eleji vasúti kocsikat kutattak föl a roncstemetőkben, és tetemes költséggel — drágábban, mint amennyiért korszerű, új vagonok készíthetők — restauráltatták őket. Tudományos alapossággal ügyeltek arra, hogy még az ülések plüsshuzata is korhű legyen, ne hiányozzék egyetlen ciráda meg kallantyú sem, amely a szerelvényt hajdan díszítette, s még a kalauzoknak is a *„régi szép békeidőkre emlékeztető"* egyenruhát szabattak.

Abból, hogy kalauzok is szükségeltetnek, tán' kitetszik, hogy e nosztalgiavonat nem múzeumba került, hanem valódi vágányra, amelyen annak rendje-módja szerint közlekedik is, komótosan, lassan, kékesszürke füstöt bodorítva — mit neki a szuperszónikus kor állandó időzavara. Nyilvánvaló persze, hogy nem a menetrend szerint száguldó expresszekkel azonos sínen jár, hanem valami mesebeli útvonalon, amelyet csend és békesség övez; *még azt is el tudom képzelni, hogy az utasok zsebében tubákos szelence lapul, s az idősebb urak cvikkeren át szemlélik a tájat.* A hírügynökségek tudósításából kiderül az is, hogy e lassú vonatokon sokkal többe kerül a menetjegy, mint a gyorson, s itt az utas valójában nem is utas, hanem üdülővendég, aki ekként vakációzik. Vagyis: *hobbi az egész, múltjukra emlékező — tehetős — nyugdíjasoknak, s apáik-nagyapáik utazási élményeire kíváncsi ifjaknak.*

Nem tagadom: *örömest felülnék én is a nosztalgiavonatra.* Felülnék, részint mert ha felülhetnék, akkor — egyszerű dialektika — telne rá, s ha telne, akkor — további figyelmen kívül nem hagyható érvelés — egyéb hobbijaimtól és nosztalgiáimtól sem kellene elvonnom konvertibilis pénzmagomat. De felülnék azért is, mert érzékelhetném végre: mi is a relatív gyorsaság. Nem vagyok meggyőződve arról ugyanis, hogy a szándékosan lassan cammogó nosztalgiavonat nem gyorsabb-e még így is, mint egyik-másik honi személyvonatunk. *Vajon e luxusdöcögőnek is szüksége volna 1 óra 48 percre, hogy a Budapest—Esztergom közötti 53 kilométeres távot megtegye?* S ha más országból gördülne át hozzánk, ugyancsak késne-e olykor két-három órát?

Mindezzel nem azt akarom mondani, hogy nekünk eleve vannak nosztalgiavonataink (élcnek megtenné, de olcsó humor volna). Nosztalgiáink persze vannak; elöljáróban a régi mondás, miszerint *„pontos, mint a MÁV".* De nosztalgia az is, hogy hajdan miféle rangot jelentett vasutasnak lenni. hány és hány fiatal álmodozott arról, hogy magára ölthesse az Államvasutak egyenruháját. S ha már az egyenruhánál tartunk, nem csekély nosztalgia bizony, miként óvták tulajdonosaik a nehezen kiérdemelt mundért. Többször találkozott amaz a faszenes vasalóval, mint mai utódai az elektromos áramtól felforrósítottal. S a cipő is ragyogott bizony-bizony, mert úgy dukált.

Jobb volt a század eleji vasutasélet, különb a vasút? Dehogy volt jobb; rosszabb, tízszer is. Ám volt, ami jobb volt, ki akarná tagadni — és innen a nosztalgia indítéka. Itthon is, másutt is — a vasútnál is, máshol is. Mert: jobb-e négysávos autópályán a ma sok mindent tudó gépkocsicsodákkal száguldozni, mint a falvakat átszelő, keskeny, tegnapelőtti országutakon? Persze, hogy jobb. De: jobb volt-e csupán kilométerenként találkozni egy-egy szembejövő automobillal, mint konvojokat előzgetni, felfelé szökő vérnyomással? Jobb biz'a... igaz: a keveseknek. Jó-e az üzletek árubősége mindenkinek? De még mennyire! Rossz-e, hogy a mindig zsúfolt boltokban alig győzi a munkát a néhány eladó? Rossz. Jó volt-e hajdan, amikor a boltos, vagy a segédje a bejáratig kísérte a kedves vevőt? Akit bejáratig kísért, annak bizonyára jó volt, ám akinek nem tellett arra, hogy ily üzletekben vásároljon, aligha okozott örömöt. Jó volt-e, hogy a fűszeres hajnalban házhoz küldte a friss tejet, a ropogós zsömlyét? Gondolom, nagyon jó, annak, aki kapta. S aki arra sem gondolhatott, hogy önmaga vegye meg naponta és vigye haza otthonába a tejet, a zsömlyét, a kenyeret? Annak e múlt nem nosztalgikus.

Haragszom hát a nosztalgiára? Néha igen, néha nem. Hisz' nekem is vannak nosztalgiáim, soroljam? Csak néhány közülük: *huszonöt-harminc évvel ezelőtt nem vert hevesebben a szívem, ha megállás nélkül felmentem a harmadik emeletre.* Ma megállok félúton — mégis hevesebben dobog. Húsz-huszonöt évvel ezelőtt hevesebben dobogott a szívem, ha csupán leült mellém a vonaton egy szöszke-fitos leányzó. Ma? Még akkor is szabályosan ver, ha ő kezdeményezi a beszélgetést és elárulja: ő is két éjszakát tölt el egymagában ugyanannak a városnak ugyanabban a szállodájában, ahol én. Tizenöt-húsz évvel ezelőtt még együttemben megettem két teli tányér töltött káposztát. Ma? Egy tányér is elég ahhoz, hogy menten lenyeljek két kanál szódabikarbónát. Tíz-tizenöt évvel ezelőtt a száz forint még száz forint volt. Ma? Éppenséggel ma is száz forint, csak mintha az a százas értékesebb lett volna. Öt-tíz évvel ezelőtt józserivel azt sem tudtam, mi fán terem a nosztalgia, ma pedig lépten-nyomon beleütközöm...

...Hej-haj, azok a régi szép idők!

F. T.



A gyerekek szorgalmasan tanulnak az órán
(Gárdos Katalin felvételei)

HÁROMSZÁZ RÉSZVEVŐVEL

Tömegsportnap Szolnokon

A *Szolnoki MÁV-MTE* október 3-án Véső úti sporttelepén rendezte meg hagyományos tömegsportnapját, melyen az egyesület bázisvállalatainak és egyéb támogató intézményeinek, pártoló és baráti csoportjainak tagjai, az egyesület dolgozói és családtagjai, gyermekei vettek részt. A részvevők több mint háromszázan, férfinői kispályás labdarúgásban, kézilabdában, atlétikai számokban mérték össze tudásukat. A gyermekek játékos ügyességei, kötélhúzó, kislabda-célbadobó hulahoppkarika, kerékpár-ügyességi, bűvöskocka-kirakó, korcsoportos (óvodás, iskolás) atlétikai számokban vetélkedtek. Legnépszerűbb volt a férfi kispályás labdarúgás, melyben 14 csapat lépett pályára. Valamennyi szám, valamint az összesített pontverseny első három helyezettje díjazásban részesült. Jó hangulatú, sportszerű, szoros küzdelemben tisztázódtak a helyezések. Különösen a MÁV Járműjavító Üzem és az atléták baráti köre vívott nagy harcot az elsőségért. Végül is egy ponttal az atléták baráti köre bizonyult eredményesebbnek. Az összetett pontverseny győztes csapata elnyerte az egyesület különdíjaként felajánlott seregét.

Az összetett pontverseny eredménye: 1. Szolnoki MÁV-MTE atléták baráti köre 45; 2. MÁV Járműjavító Üzem 44; 3. Szolnokterv 10 ponttal.



Az első helyezett csapat

Felújították a lőteret

Vállaltuk, teljesítettük

Szerencsés helyzetben vagyunk mi, a MÁV Debreceni Járműjavító Üzem MHSZ-aktivistái. Üzemünk szomszédságában van a DMVSC-lőtér, mely nagy lehetőséget ad fiataljaink, tartalékosaink rendszeres felkészítéséhez, MHSZ-vetélkedőink megtartására. Az évtizedes sport feladata, lövészetek lebonyolítása, igen megviselte lőterünket. A problémákról az illetékes hatóság is értesült és letiltotta használatát.

A lőtér használatának letiltása nagy gondot jelentett az MHSZ megyei, városi vezetőinek, de üzemünk MHSZ-szervezetének is. Az üzem vezetői, politikai és társadalmi szervei megértették az MHSZ gondját, sürgős segítséget adtak a lőtér felújításához, de a feladatok megoldását MHSZ-klubunkra bízta. A nehéz munkát aktivistáink, tartalékos tisztjeink, tiszthelyetteseink, szocialista brigádjaink példásan elvégezték több száz társadalmi munkaórában. A BM szakértői is megfelelőnek találták a munkát, és engedélyezték használatát.

A megyei, városi MHSZ-vezetőség elismerését fejezte ki a végzett munkáért. *A lőtéren kiemelkedő munkát végzőknek erkölcsi és anyagi elismerésben volt részük.*

Vértesi Lajos,
az MHSZ Honvédelmi Klub titkára

Közlekedési fiatalok nyíregyházi sportvetélkedője

Nyíregyházán, a csomóponti KISZ-Bizottság, a szakszervezeti bizottság, valamint az NyVSSC támogatásával — az egyesület Tiszavasvári úti sporttelepén szeptember 12-én rendezte meg *a közlekedési dolgozók spartakiádját.*

A MÁV KISZ-esei által kezdeményezett, s azóta évente megrendezett rangos tömegsportversenyen az ÉFFU, a KÉV, a Közúti Gépellátó Vállalat, a KPM Közúti Igazgatóság, a megyei Rendőr-főkapitányság, a Posta, a VAGÉP, a VOLÁN 5. sz. Vállalat és a vasút fiataljai vettek részt. A mintegy 300 fiatal atlétikai versenyszámokban, valamint női és férfi kispályás labdarúgásban mérte össze képességét.

Az összesített pontversenyben *a VOLÁN 5. sz. Vállalat fiataljai végeztek az első helyen*, a MÁV, valamint a megyei Rendőr-főkapitányság csapatai előtt.



A férfi kispályás labdarúgás győztesei átveszik a díjakat

Kispályás labdarúgás

Területi döntő Szegeden

A szegedi területi szakszervezeti bizottság és a SzVSE sportbizottsága szeptember 19-én rendezte meg *Szegeden*, az SzVSE-pályán a területi kispályás labdarúgás döntőjét. A végig izgalmas, sportszerű mérkőzések győztese *a szegedi BFF csapata. 2. Szeged körzeti üzemfőnökség, 3. Kiskunhalas, 4. Kecskemét, 5. Vésztő, 6. Szentes.*

Ezzel befejeződött a csomóponti munkahelyi olimpia kispályás bajnokság. A mérkőzéseken mintegy 400 vasutas fiatal vett részt. A győztes BFF csapata elnyerte a munkahelyi olimpia vándorserlegét, a többiek oklevél elismerésben részesültek.

G. J.

Kállósemjén

Tiszta, virágos szolgálati hely

A Krúdy-könyvekben oly gyakran emlegetett Kállaiak hajdani birtokán levelétől megfosztott dohánykórok árválkodnak, pár kilométerrel Máriapócs alatt pedig a diákok zsivajától hangosak az almáskertek. Befut a Bz motorvonat Kállósemjén állomásra, s az utas nem hisz a szemének. A virágágyakban őszirózsák, kardvirágok pompáznak.

— Önöknél még nyár van — mondom a karszalagos állomásfőnöknek, aki tiszta, jól vasalt egyenruhában, fehér ingben, nyakkendőben fogadja a vonatot.

— *Kora tavasztól késő őszig mindig van virág az állomáson* — büszkélkedik *Dobó György állomásfőnök.* — Legkorábban a százszorszép, a nefelejcs és az árvácska nyílik. Sok gondot fordítunk a környezetünkre. A hatvanas évek elején alakult szocialista brigádnak az állomás minden dolgozója tagja, s mindenki kiveszi a részét a virágosításból. Van, aki a földet hordja, mások a palántáról gondoskodnak.

A faluban is tudják, hogy a „főnök úr" szereti a virágot. Sok asszony adott már palántát, magot a vasutasok virágoskertjébe.

Nemcsak az utasok veszik azonban észre a gondozott ágyásokat, hanem az ellenőrzést végzők is. Az elismerés hangján nyilatkoznak a közegészségügyi és járványügyi ellenőrök is. Az 1977-ben hirdetett *„Tiszta, virágos szolgálati hely"* versenyt megnyerték, és azóta is övék a pálma.

Tévedés lenne azonban azt hinni, hogy Kállósemjénben csak a virágosítással törődnek a vasutasok. A közelmúltban felvett három fiatal váltókezelőből egy már forgalmi szolgálattevő. Részt vállalnak a nagyközség mindennapi munkájából is. Van közöttük tanácstag, önkéntes rendőr, munkásőr. Az állomásfőnök az elmúlt évben Kiváló társadalmi munkáért érdemérmet kapott.

Kállósemjénben az utasok szívesen várakoznak a vonatra, mert szép, tiszta, virágos a környezet.

Zsoldos Barnabás

HÍREK

— **Külpolitikai előadás.** A Magyar Szovjet Baráti Társaság hatvani tagcsoportja október 7-én előadást szervezett a vasutasok fiókkönyvtárában A Szovjetunió külpolitikája címmel. Az előadó Hajdú András, a Magyar Rádió munkatársa volt.

— **Hímző szakkör.** A Nagykanizsai Kodály Zoltán Művelődési Házban az idén is folytatja munkáját a vasutas lányokat, asszonyokat foglalkoztató népi hímző szakkör. A szakkör tagjai, Molnár Zsuzsa irányításával tájjellegű hímzésekkel ismerkednek meg.

— **Véradók.** A nyíregyházi csomóponton a helyi Vöröskereszt szervezetei kezdeményezésére szeptember 9—10-én önkéntes véradást tartottak. A két nap alatt megjelent 320 önként jelentkezőből 308-an 112 liter életmentő vért adtak.

— **Ünnepség.** A fegyveres erők napja alkalmából ünnepséget rendeztek a szegedi körzeti üzemfőnökségen, amelyen Gyányi Zoltán határőr százados mondott beszédet, méltatva a munkásőrök, rendészek, vasutas önkéntes rendőrök és határőrök tevékenységét.

— **Véradás.** A hatvani vasúti csomóponton ebben az évben már harmadszor rendeztek véradónapot. A három napon 278 dolgozó összesen 101 liter vért adott térítésmentesen. A legtöbben a villamosvonalfőnökség és a vontatási főnökség dolgozói közül adtak vért.

— **Nyugdíjasok búcsúztatása.** A miskolci járműjavító szakszervezeti bizottsága ünnepséget rendezett 26 nyugdíjba vonuló dolgozó tiszteletére. Az üzem férfikórusának műsora után Siklósi László szb-titkár köszöntötte a megjelenteket és méltatta több évtizedes munkásságukat. Az ünnepségen átadták a szakszervezeti bizottság és a munkatársak ajándékait.

— **Találkozó.** A hajdúszoboszlói nyugdíjas csoport taggyűléssel egybekötött találkozót rendezett a közelmúltban. Kvaszta Sándorné főbizalmi számolt be a két taggyűlés között végzett munkáról, majd a hozzászólások után a helyi 3-as számú általános iskola tanulói műsorral köszöntötték a nyugdíjasokat.

— **Értekezlet.** A debreceni területi szakszervezeti bizottság nyugdíjas bizottsága a közelmúltban kibővített értekezletet tartott az elnökök és főbizalmiak részére a vasutas klubkönyvtárban. Az értekezletet Orbán Sándor, a tszb nyugdíjas bizottságának elnöke nyitotta meg, majd Szilágyi Dezső nyugdíjas szervező számolt be az eddig végzett munkáról és a feladatokról.

Dísznövény bemutató. A budapesti épületfenntartó főnökség 9. építésvezetősége és Petőfi szocialista brigádja cserepes dísznövény bemutatót rendez október 19-től 27-ig, Budapesten, a XV. kerület Mentő utca 8. szám alatt. A bemutatón a dísznövényeket meg is lehet vásárolni.

— **Társadalmi munka.** Zánonyban 30 brigád 220 tagja 45 fedett kocsiból rakta ki az árut társadalmi munkában. Az érte járó bért a vasutas rokkantak javára ajánlották fel.

Lakáscsere

Elcserélném Ludányhalászi megállóhelyen levő kétszobás (éléskamra, konyha, előszoba, gazdasági épületek) szolgálati lakásomat Solgótarján, Kisterenye, Pásztó térségében hasonló MÁV-, vagy bérlakásra. Cím: Bódi Istvánné, Ludányhalászi vasútállomás.

Elcserélném rákospalotai kettő plusz étkezőszobás, loggiás komfortos lakásomat MÁV dolgozóval kétszobás összkomfortos, vagy komfortos tanácsira. Érdeklődni 7 és 15 óra között a 409-511-es telefonszámon.

Elcserélném kétszoba komfortos, 3. emeleti, napfényes, MÁV kezelésben levő lakásomat hasonló tanácsira, esetleg kisebbre is. Minden megoldás érdekel. Szörényi, Budapest, VI. Lehel u. 1 III. e. 13.

Mátészalkán köszöntötték a fegyveres testületek tagjait

Gazdag programmal emlékeztek meg Mátészalkán a fegyveres erők napjáról. A csomóponton rendezett ünnepségen megköszönték a munkásőrök, az önkéntes határőrök, a rendőrök, a rendészek, a polgári védelmi és MHSZ-aktivisták munkáját.

Puskás István üzemfőnökhelyettes ünnepi beszéde után a csomópont dolgozói közül 32-en részesültek jutalomban, és egyéb elismerésben.

A KISZ- és az MHSZ-fiatalok sem feledkeztek meg az évfordulóról. Az első honvéd hadsereg győzelme emlékére lövészettel egybekötött szellemi vetélkedőt rendeztek. A győzelmet az építészeti és hídfenntartási főnökség csapata szerezte meg.

Zsoldos Barnabás

Fegyveres erők napján

A szegedi igazgatóság *MHSZ Zalka Máté Honvédelmi* és *dr. Münnich Ferenc Tartalékos Honvédelmi Klubjának* rendezésében, szeptember 29-én, fegyveres erők napi ünnepséget tartottak a MÁV Nevelőotthon dísztermében. *Szabó Gyula* klubtitkár megnyitója után *Balogh József*, a vasútüzemi pártbizottság titkára mondott ünnepi beszédet. Méltatta a fegyveres erők napjának jelentőségét, a történelmi múltat, a vasutas dolgozók honvédelmi munkában, valamint a munkásőrségben való helytállását. Ezt követően *Szemők Árpád* alezredes, az MHSZ Csongrád megyei titkárhelyettese kitüntetéseket adott át.

Honvédelmi Érdemérem kitüntetésben részesült 25 év után *Bacsó József*, 10 év után *Hoffmann László* és *Szabó Gyula*. Az MHSZ megyei titkár dicsérő oklevelét *dr. Fekete István* és *dr. Simándi István* vette át. Nyolcan katonai előléptetésben részesültek és 175-en pénz-, illetve tárgyjutalmat kaptak.

Az ünnepséget színvonalas kultúrműsor zárta.

G. J.

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. Jelentős bevételt biztosít a vasútnak. 12. Ez a nép Asszíria őslakója volt. 13. Tolna megyei község. 14. Fedd. 16. Szulfátásvány köznapi neve. 18. Állat hímje. 19. Római 6. 20. Menyasszony. 22. Folyami hadihajó. 24. Kerek szám. 25. . . . pió, mérgespók. 27. Ritka női név. 28. Ürügyet. 29. Dallam, magánének. 31. Harangot készít. 32. Kórházi alkalmazott. 33. Ép, sértetlen (latin). 35. Betűpótlással jugoszláv város. 36. Arzén vegyjele. 37. Készít, csinál. 38. Élelmiszertároló. 40. Rangjelző. 42. Lakoma. 44. Nyáron nemigen látunk. 46. Villamos gépek forgó része. 48. . . . bia, afrikai ország. 50. . . . rium, rögtönbíráskodás. 51. Vissza: gyermeteg, hiszékeny. 52. Hegy a Sínai félszigeten. 54. Terelés, de hangtalanul. 55. Nem használ. 56. . . . Andrea (1465—1515) olasz festő. 58. Odaad magánhangzói. 59. A germánium vegyjele. 60. Mezőn páratlan betűi. 61. Neves olasz futballista volt. 63. Költő. 65. Korá. . . , nem lustálkodó.

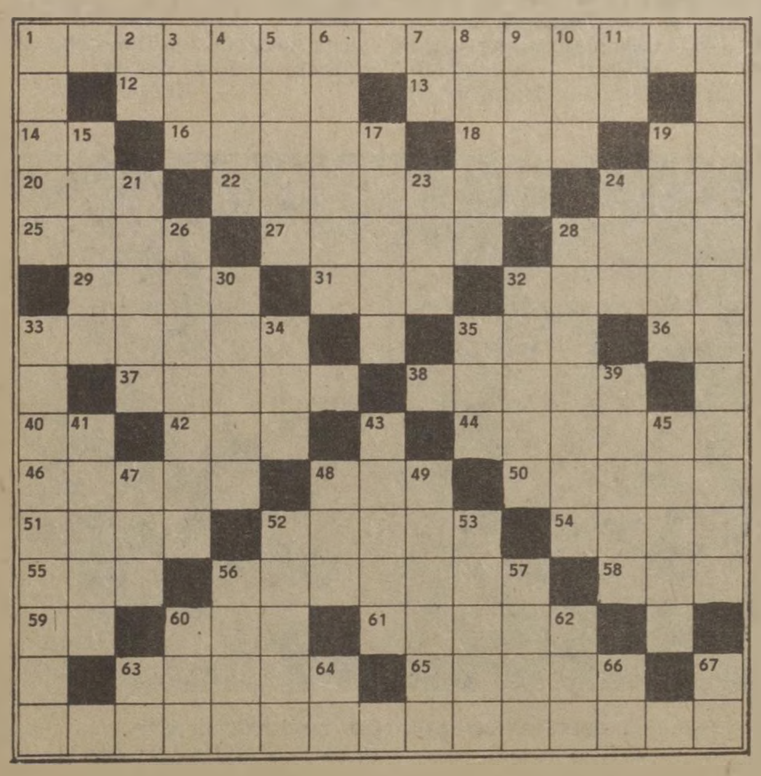
Függőleges: 1. A Tisza mellékfolyója. 2. Kettős betű. 3. Halkan mond. 4. Keleti méltóság. 5. . . . , Vénusz. 6. Mértani fogalom. 7. Házi állat. 8. Ez egy kígyó. 9. Örmény női név. 10. Heves megyei község. 11. Éneklő hang. 15. Pusztító szél. 17. . . . zis, szederjesség. 19. Virág és női név. 21. Főütőér. 23. Hangtalanul tolat. 24. Hónaprövidítés fordítottja. 26. Velence híres hídján. 28. Énekes, táncos vígjáték. 30. Nem most. 32. Árpád apja. **33. Közvetlen kapcsolat a vasút és a vállalatok között.** 34. Mint 42. vízszintes. 35. Közlekedési csomópont Budapesten. 39. Tenni vágyó. 41. Folyó Franciaországban. 43. A hamis kutya teszi. 45. Menőkártya. 47. A hajó része. 48. Labda a hálóban. 49. Finomgyapjas juh. 52. Neves operettszínésznő volt. 53. . . . imatológia, az éghajlattan egyik ága. 56. Ülőbútor. 57. Orosz férfi név. 60. Ruhát tisztít. 62. Fölé ellentéte. 63. Olasz folyó. 64. Mint 36. vízszintes. 66. Régi hosszmérték. 67. Földet forgat.

Beküldendő: vízszintes 1. és függőleges 33.

Beküldési határidő: 1981. november 6.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A családpolitikai célok megvalósításának elősegítése.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 19. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Kovács Józsefné, Hatvan, Április 4. u. 9.; Temesi Róbert, Pécs, Hunyadi út 13.; Gaál Sándorné, Mezőhegyes MÁV-állomás; Árvai István, Budapest, XVII. ker. III. u. 33.; Imre Istvánné, Kadarkút, Fő u. 12.



„Guruló" laboratórium a Dél-Alföldön

Csaknem két évtizede indult el első útjára az egészségügyi szolgálat mozgólaboratóriuma, amelynek feladata a munkaegészségügyi ártalomnak kitett dolgozók rendszeres szűrővizsgálata. Az eltelt évek alatt a „guruló" laboratórium erősen megkopott, berendezései felett is eljárt az idő. Az elmúlt hónapokban gondos munkáskezek kívül-belül újjávarázsolták, kicserélték az elhasználódott szerkezeteket, így a kocsi felszereltsége ma már világszínvonalú.

A felújított mozgólaboratórium szeptemberben ismét a Dél-Alföldre érkezett. Négy napon át *Szegeden* és *Békéscsabán* több mint kétszáz ólommal, oldószerekkel, vegyszerekkel, festékekkel és más, az egészségre ártalmas anyagokkal dolgozók szűrését végezték el. A mostani út során *már arra is lehetőség nyílt, hogy a vibrációs ártalmaknak kitett dolgozók szűrését is elvégezzék.* Erre a kocsi felújításáig nem volt lehetőség, ilyen irányú vizsgálatra Budapestre kellett felutazni. Az új vizsgálat tehát — helyszínen, várakozás nélkül elvégezhető.

A szűrővizsgálat eredményét — melyeket a *MÁV Közegészségügyi Intézet* szakdolgozói végeznek —, minden esetben megküldik a vasútüzemorvosoknak. Ezt követően ők gondoskodnak arról, hogy a veszélyeztetett dolgozókat ideiglenesen, vagy véglegesen elvigyék az ártalom helyéről, szükség esetén gyógykezelést írnak elő, vagy végső esetben kórházi gyógykezelésre küldik a beteget.

G. J.

MAGYAR VASUTAS

a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1068 Budapest VI., Benczúr u. 41.
Telefon, városi: 228-872
üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
1964 Bp. VII., Rákóczi út 54.
Telefon: 224-818
Felelős kiadó: dr. Jandek Géza
a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 215-11 050
81—4610. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460—6000

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXV. ÉVFOLYAM, 22. SZÁM — ÁRA: 1.30 FORINT — 1981. NOVEMBER 2.

A tartalomból:

Tanévkezdés november végén
2. oldal

Mit kell tudni az új védőfelszerelési utasításról
3. oldal

Dunakeszi változások
4. oldal

Ha van kezdeményezőkészség
6. oldal

Október útján

Hatvannégy esztendeje fényes nap virradt az emberiségre. A hajnal fényét az Auróra ágyúinak lángcsóvái lobbantották fel. Erre a jelre indultak rohamra a Téli Palota ellen az elnyomott, megkínzott, kizsákmányolt nép fiai, a pétervári munkások, a háborútól megcsömörlött katonák, matrózok, az osztálytestvéreik hívó szavát értő muzsikok és a párt vezetésével kivívták a forradalom győzelmét.

Ez a nap joggal tekinthető az emberiség legnagyobb győzelmének, hiszen a világtörténelem egyetlen eseménye sem járt olyan mélyreható következményekkel, mint a *Nagy Októberi Szocialista Forradalom.*

Nemzetközi jelentőségét az adja, hogy a világtörténelem új korszakát nyitotta meg; *a dolgozók kizsákmányolásán és elnyomásán alapuló kapitalista rendszer felszámolásának korát, az emberiség szocializmusba való átmenetének korszakát.* Október fénye minden ország népének megvilágította a jövőbe vezető utat, lendületet adott nemzetközi méretben a munkásosztály harcához a gyarmati elnyomás alatt élő népek felszabadító küzdelméhez. A Szovjetunió a forradalmi erők, a szocializmus, a béke és társadalmi haladás ügyének megbízható támaszává, önzetlen segítőjévé vált az egész világon.

1917 októberében megszületett a világ első munkás-paraszt állama, a dolgozók igazi hazája, amelyhez hasonlót korábban nem alkotott az emberiség. A szovjet állam kiállta a legnehezebb próbatételeket: a polgárháború, az intervenció roppant nehéz éveit, leküzdötte a történelmi elmaradottság hallatlan erejét, biztosította a szocialista építőmunka feltételeit és a Nagy Honvédő Háborúban nemcsak megvédte önmagát, hanem — szétzúzva az emberiség legádázabb ellenségét — soha el nem halványodó értékű felszabadító küldetést teljesített.

Tutadában vagyunk annak, hogy 1917. világot formáló eseménye nélkül nem kerülhetett volna sor hazánk felszabadítására, amely 1945-ben lehetővé tette számunkra az élet gyökeres megújulását. Az azóta eltelt 36 év történelmünk legátfogóbb, legmélyebben szántó fordulatát jelenti. Ennek tudatában nemzeti kötelességgel és felelősséggel munkálkodunk a fejlett szocializmus építésén, töretlen egyetértésben, kölcsönösen előnyös együttműködés alapján a Szovjetunióval, valamint a testvéri szocialista országokkal.

A szocialista állam ma erős. Ez a hatalmas, egykor elmaradott ország történelmileg hihetetlenül gyorsan iparilag fellett, szövetkezeti mezőgazdasággal rendelkező országgá vált. *Ipara mindössze két és fél nap alatt annyit termel, mint 1918-ban egy év alatt.*

A legnagyobb vívmányok az utóbbi évtizedekre, a fejlett szocialista gazdaság korára jutnak. A Szovjetunió ipara 1950-ben még harmadannyit sem termelt, mint az Egyesült Államoké, napjainkra viszont az olaj, a szén, a vasérc kitermelésében, az acél- és nyersvasöntésben, a Diesel-mozdonyok, a villamos mozdonyok, a traktorok előállításában (a motorok összteljesítménye tekintetében), továbbá a cementgyártásban, a gyapot- és a lentermelésben, a műtrágyagyártásban és sok más fontos termékfajtában a Szovjetunió megelőzte az Egyesült Államokat és szilárdan tartja első helyét a világon.

Ma a világ minden negyedik tudósa szovjet állampolgár. A tudomány és a technika fejlődése a szocialista társadalom érdekeit, a népgazdaság valamennyi ágazatának fellendülését, a szovjet ember anyagi és szellemi színvonalának emelését szolgálja. Szovjet ember volt az első, aki felfedező útra indult a világűrbe és a Szovjetunió önzetlen segítsége révén válhatott valóra, hogy egy olyan, viszonylag kis ország, mint a mi hazánk fia, szovjet űrhajón oly nagy jelentőségű kísérleteket folytathatott a Kozmoszban.

Az októberi forradalom a békét írta zászlajára. Elsőként vált ki a világméretű, esztelen mészárlásból és lépett a békés fejlődés útjára. S tántoríthatatlanul halad rajta ma is. A Szovjetunió Kommunista Pártja és kormánya állhatatosan küzd a különböző társadalmi rendszerű államok közötti békés egymás mellett élés lenini politikájának megvalósításáért, a fegyverkezési verseny ellen, az általános leszerelésért. Ez a legfontosabbat biztosíthatja az emberiség számára: *a világméretű atomkonfliktus veszélyének elhárítását.* Bízhatunk abban hogy a világ feszültséggócai előbb-utóbb megszűnnek, hiszen az agresszív erőknek is rá kell döbbenniök arra, hogy próbálkozásaik kudarcra ítéltek, mert a Szovjetuniónak és szövetségeseinek, az egész világ békeszerető erőinek nemcsak óhaja a béke fenntartása, hanem meghatározó befolyása is van a világhelyzet ilyen irányú alakítására.

Most, amikor a 64. évfordulón szívből köszöntjük a Szovjetuniót, soknemzetiségű népét, nagyszerű érzés az a tudat, hogy velük és a szocializmust építő többi országgal, a világ haladó erőivel együtt haladunk a Nagy Októberi Szocialista Forradalom nyitotta úton.

A VI. ÖTÉVES TERVIDŐSZAKBAN

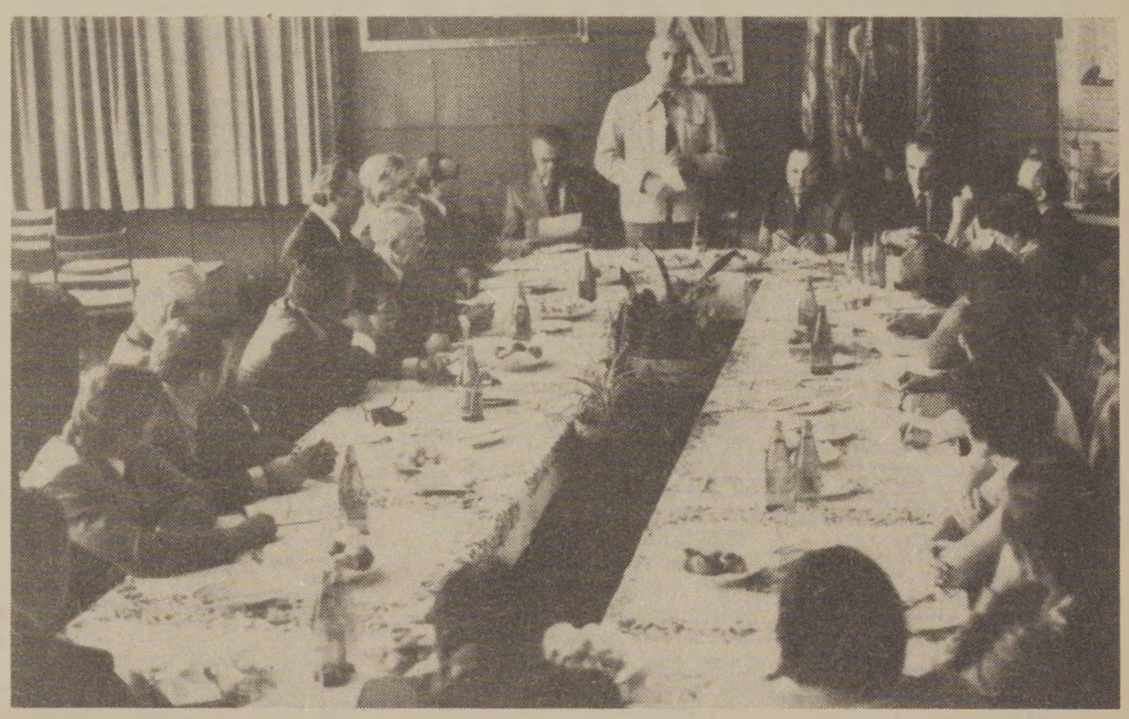
Jobban össze kell hangolni az áruszállítási feladatokat

Záhonyban ülésezett az országgyűlés építési és közlekedési bizottsága

A záhonyi átrakókörzet munkáját vizsgálta meg, a helyszínen tájékozódott a feladatokról október 20-i ülésén az országgyűlés építési és közlekedési bizottsága. *Sas Kálmánnak*, a bizottság elnökének köszöntése után a képviselők meghallgatták *Pullai Árpád* közlekedés- és postaügyi miniszter tájékoztatóját az áruszállítási folyamatok összehangolt fejlesztéséről és főbb feladatairól a VI. ötéves terv időszakában.

A miniszter szóbeli kiegészítőjében elmondta, hogy a képviselők a kézi és gépi átrakóterületek megtekintése után képet kaptak arról, *hogy a közel 20 millió tonna áru mozgatása milyen feladatot jelent a záhonyi körzetben.*

A bizottság ülésén megállapították, hogy a közlekedés és a termelővállalatok járművei 1980-ban *közel 750 millió tonna árut szállítottak el.* A VI. ötéves tervben a feladatok tovább növekednek, várhatóan 11-13 százalékkal magasabb teljesítményre van szükség. A terv felveti a népgazdaságilag tervezett és szervezett áruszállítást, mert nem megnyugtató, hogy hazánkban 20-30 százalékkal többet fordítanak szállításra, mint a hozzánk hasonló fejlettségű országokban. *Ennek egyik oka, hogy a szállítási költségek nem a valóságnak megfelelően jelentkeznek.* A továbbfejlesztett közlekedéspolitikai koncepciónak fontos eleme, hogy kilépve a közlekedés kereteiből, az áruszállítási feladatok hatékony, jól szervezett megoldását a termelő, forgalmazó, felhasználó szervezetek *és a közlekedés összehangolt feladatává teszi.*



A képviselők hallgatják Pullai Árpád szóbeli kiegészítőjét.
(Gaál Béla felvétele)

A tervidőszakban a közlekedés a szállítás műszaki, gazdasági, szervezési feltételrendszerének korszerűsítésével, a gazdasági és jogi szabályozások (tarifák, díjszabások) továbbfejlesztésével törekszik arra, hogy javuljon a szállítások szervezettsége. *A fejlesztésekre elsősorban a darabáru szállításánál van szükség, mert itt tapasztalható nagy elmaradás a rakodási létesítményekben.* Ezt a közlekedés rakodóberendezések alkalmazásával igyekszik kompenzálni, ami többletköltséggel jár, de lehetővé tette a nagyobb pályaudvarokon a darabáruk kezelésénél a gépesítési fok 40 százalékra való emelését.

A konténeres és rakodólapos szállítás fejlődésénél már kedvezőbb a helyzet. A konténerforgalom a MÁV-nál *1975—80 között 0,45 millió tonnáról 1,2 millió tonnára, a csererakodólapos forgalom 0,7-ről 1,3 millió tonnára növekedett.*

Továbbra is fontos az egyes közlekedési ágazatok közötti helyes munkamegosztás kialakítása. Szembe kell nézni azzal a ténnyel, hogy amikor kisebb a gazdaság fejlődési üteme, akkor a közlekedéspolitikai célok megvalósítása időben kitolódik.

A képviselők megállapították, hogy az elmúlt időszakban a közlekedés a népgazdaság szállítási igényét kielégítette, ezért elismerés illeti a szállításban részt vevőket. A bizottság támogatja a tárcát a közlekedés fejlesztésére tett lépésekben.

L. B.

Napirenden a védőfelszerelés

Elnökségi ülés Sopronban

Tájékoztató a GYSEV munkájáról

A vasutas-szakszervezet elnöksége október 14-én Sopronban, a GYSEV igazgatóság tanácstermében tartotta ülését, melyen a meghívottak között megjelent *Ujfalusi Sándor*, a Szakszervezetek Győr-Sopron megyei Tanácsának vezető titkára, *Hencz József*, a soproni városi pártbizottság első titkára.

A testület elsőnek az egyéni védőfelszerelések és a védőruha-ellátást segítő szakszervezeti feladatok végrehajtásáról szóló előterjesztést vitatta meg. A munkahelyi tapasztalatokra hivatkozva többen is elmondották, hogy a vasút nem készült fel kellően az 1981. január 1-én életbe lépett MÁV védőfelszerelési utasítás szerinti tennivalókra. S mivel a dolgozókat sem tájékoztatták az őket érintő változásokról, sokan úgy vélekednek, hogy hátrányos helyzetbe kerültek.

Az elnökség a vitában elhangzott észrevételek, javaslatok figyelembevételével elfogadta az előterjesztést. (Erről lapunk 3. oldalán *Mit kell tudni az új védőfelszerelési utasításról* címmel részletesen tájékoztatjuk olvasóinkat.)

Az elnökség ezután megvitatta és elfogadta az üzemfőnökségi szakszervezeti bizottságok munkavédelmi tevékenységéről készült értékelést. Ugyancsak elfogadta a szakszervezeti alapszervezetek beszámolóinak rendszerére és feladataira készült intézkedési tervet, majd meghallgatta *Oroszvári Lászlónak*, a GYSEV vezérigazgatójának tájékoztatóját a vállalat gazdálkodásáról, a dolgozók élet- és munkakörülményeinek alakulásáról.

A tájékoztató, illetve az elnökség ülésének befejezése után a testület tagjai *Lisiczki Lajosnak*, a GYSEV igazgatójának vezetésével Sopron állomás munkájával, majd a várossal ismerkedtek.

ÍGY SEGÍTIK AZ ŐSZI FORGALMAT

Élénkült a munkaverseny a miskolci járműjavítóban

Szeptemberben a miskolci járműjavító 3 százalékos létszámhiánnyal küzdött. Ez azt jelenti, hogy 33 hiányzó munkáját kellett pótolni a dolgozóknak. Ennek ellenére *a tervet 100,6 százalékra teljesítették, a termelékenység 3,7 százalékos túlteljesítése révén.*

A jó munka a *sárospataki* üzemegységet is jellemzi, amelyet a múlt év decemberében, a bodrogközi kisvasút megszüntetése után csatoltak a miskolci járműjavítóhoz. Az anyaüzemtől távol eső kollektíva már hónapról hónapra várakozáson felül megfelel a kiszabott feladatoknak.

Az őszi forgalom kezdetén a MÁV forgalmi szakszolgálata sürgette a teherkocsik futójavítását. Ezt megértve, a miskolci járműjavító dolgozói ezekből a kocsikból *a tervezetthez képest 37-tel többet adtak át a forgalomnak.* Az időszakos fővizsgák ideje 8 százalékkal csökkent, s ezáltal 200 kocsinappal több rakodási lehetőséget kapott a MÁV az őszi forgalmi teherszállítások lebonyolításához. Ugyancsak szeptemberben 24 vasúti teherkocsi korszerű forgóvázának fővizsgálatát végezték el, *terven felül* az üzem dolgozói, sőt 12 főjavításos, nagyobb munkaigényű teherkocsit is átadtak a kohászati üzemeknek.

Az őszi forgalmi munkaversenyben kitűnt a kéttengelyes kocsik javító részlegében a 10 fős *Gorkij* szocialista brigád, amelynek *Mogyorósi János* a vezetője. 108 százalékos teljesítményükkel 32 teherkocsi fővizsgálatát és 47 kocsi futójavítását végezték el. A négytengelyes kocsik javításában a *Gömöri László* vezette *Balassi Bálint* szocialista brigád 6 tagja járt az élen, akik 52 négytengelyes teherkocsit adtak át az időszakos fővizsgálat után.

A munkaverseny eredményeként *a baleseti helyzet is lényegesen javult.* Az előző 8 hónapban átlagosan 4-4 baleset történt, szeptemberben viszont csak egy üzemi baleset fordult elő. *Az újítók is remekeltek:* 10 elfogadott javaslatukkal mintegy 100 ezer forint megtakarítását tették lehetővé.

Pál István

Tanévkezdés november végén

Látogatás a MÁV Tisztképző és Továbbképző Intézetben

A MÁV Tisztképző és Továbbképző Intézetben *dr. Kun Dezső* igazgatóval beszélgetünk az új tanév feladatairól.

— *Az élet új, a korábbinál jóval nagyobb igényeket támaszt velünk szemben* — mondotta. — *Az idén mindössze 105 nappali tagozatos, többségében vidéki hallgató kezdheti meg tanulmányait.* A korábbi években, más oktatási nitézményekhez hasonlóan, mi is szeptemberben kezdtünk. Ezt megelőzte három hónapi kötelező gyakorlat. Ilyenkor a leendő hallgatók a budapesti nagy pályaudvarokon teljesítenek szolgálatot. Ebben az esztendőben azonban a háromhónapos gyakorlati idő öt hónapra növekedett. Emiatt csak november 30-án kezdjük a tanévet és a 10 hónapos oktatási idő 7 hónapra zsugorodott.

Előtérbe került a szakmai képzés

— Mi tette szükségessé ezt a változtatást?

— A fővárosban a vasút néhány munkaterületén igen nagy a munkaerőhiány. Az eddigi háromhónapos gyakorlatok azt bizonyították, hogy a fiatalok jól helytállnak és ezzel jelentősen enyhítik a vasút gondjait. Mivel ez a módszer bevált, *a vasút vezetői megnövelték a gyakorlati időt.* Bizonyos szempontból érthető az intézkedés, hiszen a vasút úgy segít magán, ahogy tud. De mivel én nemcsak vasutas vagyok, hanem pedagógus is, *ezért aggodalommal tölt el a megcsonkított iskolaidő és a zsúfolt tanterv.* A hallgatók között sem aratott osztatlan sikert ez a rendelkezés, emiatt harmincan már lemorzsolódtak.

— Hogyan próbálnak enyhíteni az iskolai gondokon?

— *A hallgatókat már szeptember elsejével beköltöztettük az állomási laktanyákból az intézet szállójába. Így könnyebben elérhetők számunkra és jobban tudjuk velük a kapcsolatot tartani.* Szétosztottuk a tankönyveket és mindenkit arra buzdítunk, hogy aki csak teheti az oktatás megkezdése előtt rendszeresen foglalkozzon a tananyaggal. Segítségként heti egy alkalommal előadást tartunk és ha kell konzultálunk is.

A MÁV Tisztképző Intézet az ötvenes években még csak kereskedelmi és forgalmi szakterületen képezte a hallgatókat. A hatvanas években pedig egyre nagyobb hangsúlyt kaptak a vasút műszaki és gépészeti, valamint az általános tagozatok. *Napjainkban pedig fokozatosan előtérbe kerül a szakmai továbbképzés.* Ezt bizonyítja az a tény is, hogy tavaly az intézmény nevét MÁV Tisztképző Továbbképző Intézetre módosították.

Premier előtt az osztályfőnök

— Nagy gondot fordítunk a vasútmérnökök továbbképzésére — folytatja az igazgató. — Intézetünkben egyre jelentősebb szerephez jut a nyelvoktatás. Mind többen értik meg, hogy az idegenforgalom zavartalan lebonyolításához nélkülözhetetlen a nyelvtudás. Hat éve oktatnak nálunk idegen nyelveket. Ez idő alatt 140-en tettek sikeres nyelvvizsgát. Ám akik nem bizonyíthatják dokumentummal nyelvtudásukat, azok is boldogulnak a napi munkában. Az idén 337-en tanulnak az intenzív tanfolyamokon.

Közben megérkezett *Polyhos Mihály*, az egyik osztályfőnök. Katonásan jelentkezik Kun Dezső igazgatónál, majd beszélgetni kezdünk.

— *Huszonkét évvel ezelőtt kerültem a vasúthoz. Csaknem az egész országot bejártam, sokféle munkát végeztem.* Tanultam és dolgoztam. Valójában mindig is tanítani akartam. Úgy érzem csak hasznomra válik, hogy nem azonnal, hanem kerülőkkel jutottam el a célig. Hiszem, hogy segíti a munkámat, ha az elméleti tudás alapos gyakorlati ismeretekkel párosul. Elégedett vagyok, mert régi vágyam vált végre valóra. Ezért áldozatot is szívesen hozok. Ceglédről járok be naponta a fővárosba. De így is megéri, mert azt csinálhatom, amit szeretek. Ez a tanév lesz számomra a főpróba.

Újabb beszélgetőpartnerek érkeznek. A tisztképzősök az éjszakai szolgálattól fáradtan és kicsit álmosan kerülnek elő a szobák mélyéről.

Vonat-előkészítők Ferencvárosban

A 25 éves *Tilkovics Andrásnak* már négy esztendei szolgálat van a háta mögött.

— Édesapám is vasutas. Gyermekkoromban gyakran elkísértem, érdekelt a munkája. Azután lassan magam is belenőttem a szakmába. *Bátaszéken lakom, de Szekszárd állomáson teljesítettem szolgálatot.* Ez egy középállomás. Többnyire éjjelente érkezik hozzánk a legtöbb teherszerelvény. Ilyenkor a kocsik rendezésénél nagyon ügyelni kell arra, nehogy balesetet okozzunk. Szép szakma a miénk, de nagyon veszélyes.

— *Nálunk az egész család vasutas* — mondja a szombathelyi *Tokaji Csaba*. — *Szüleim, feleségem és az apósom is a vasútnál szolgálnak.* Helyeselték, hogy én is vasutas leszek. Pedig, amikor Vépállomásra kerültem, még igen rosszul lehetett keresni. Csak 2800 forint volt a fizetésem. Azóta más a helyzet. Öt évet töltöttem Vépen és ma már hat-hét ezer forintot keresek.

— *Andrással együtt a Ferencváros Nyugati rendezőjében dolgozunk* — folytatta. — *Mindketten vonat-előkészítői szolgálatot látunk el.* Nagyon hasznosnak tartom, hogy megismerkedhetünk egy ilyen nagy rendező-pályaudvar életével, mindennapi gondjaival, tennivalóival.

Dobos Károly még csak 21 éves. Záhonyban szolgált három évig. Ott térfelvigyázóként és vonatmenesztőként dolgozott. A fiatal tisztjelöltet arról faggatom, mitől félnek legjobban a vasutasok?

— *A balesettől. Ez a vasutasok réme.* Ha hibázunk, nagy árat fizetünk érte. Most Rákoson dolgozom. Többféle feladat hárul rám. Kocsirendező, kocsikísérő és vonatfelvevő vagyok egyszerre. Mindig ott kell dolgozni, ahol a legnagyobb szükség van rám. A kocsirendezőnek nincs könnyű dolga. A síneken guruló kocsikat az ütközés pillanatában kell összekapcsolni. Itt egy botlás vagy egy megcsúszás életveszélyes lehet.

A többiek unszolására elárulja, hogy a feleségével együtt jöttek a tisztképzőre. Ez az esztendő nem lesz könnyű számukra, bár az intézet kollégiumában együtt, mégis külön élnek egymástól. Nem kis áldozat ez, de a tanulni vágyókat úgy látszik semmi sem késztette meghátrálásra.

Becsülettel, felelősséggel

A 25 esztendős *Aros Ildikó* a Záhonyi Üzemigazgatósághoz tartozó Eperjeskén, az átrakópályaudvaron dolgozott 7 éven át.

— Gyakorlatra az angyalföldi pályaudvarra kerültem. Nekem úgy tűnik, otthon, Eperjeskén keményebb a munka. Naponta átlagosan 300 széles és 700 normál kocsi érkezett hozzánk. A rakományok átrakásának megszervezése elég nehéz és felelősségteljes feladat. Angyalföldön átmenesztőként dolgozom. Azért nagyon örülök, hogy a fővárosban teljesítek szolgálatot. A nagyváros lüktetése egészen más mint a vidéki élet. Jó, hogy ezt is megismerhetem. Szívesen nézelődöm Budapesten. És itt vásárolni is jobban lehet.

A tisztjelöltek becsületesen, felelősséggel végzik a rájuk bízott feladatokat. Még tart a gyakorlati idő, de hamarosan kezdődik a várva várt tanév. A tanulmányi eredmények alakulását bizonyára jelentősen befolyásolja az is, hogy ki, hogyan raktározta el az eddig szerzett szakmai tapasztalatokat.

— csik —



A vasutas-szakszervezet központjában Tolnai Ildikó és Szemők Béla, a központi vezetőség titkárai fogadták Josc Damilot és Marcel Joyeuxot, a belga vasutas-szakszervezet vezető beosztású munkatársait, akik a Közlekedési és Szállítási Szakszervezetek Nemzetközi Szövetségének meghívására látogattak hazánkba. Vendégeink, miután részletes ismertetést kaptak a vasutas-szakszervezetet foglalkoztató időszerű kérdésekről, meglátogatták a balatonkenesei oktatási központot, ahol a kéthetes főbizalmi-tanfolyam hallgatóit tájékoztatták a belga vasutas-szakszervezet tevékenységéről és céljairól

Az első tanácskozás

Miskolc körzeti üzemfőnökség megalakulása óta *először október 12-én* tartották meg a szocialista brigádvezetők tanácskozását. A beszámolókban elhangzott: az üzemfőnökségre váró feladatok megoldásában a vezetés *elsősorban a kis kollektívákra* támaszkodik.

Az üzemfőnökség az áruszállítási tervét 105,9 százalékra teljesítette. A korábbinál *hatékonyabb* a tárgyi és személyi balesetek megelőzése. Több brigádvezető elmondta, hogy a tervek teljesítése nemcsak a brigádon múlik. A vágányzárakról, a feszültségmentesítésekről, a lassúmenetekről nem tehetnek. Meg kell még szokni az *új vezetés módszereit*, irányításait, a brigádoknak a munkájukat jobban össze kell hangolni.

Október 17-én *kommunista műszakot* tartottak. A műszakok bevételeit lakásépítési kölcsönök alapjának növelésére, s a *rokkant vasutasok segítésére* fordítják.

Kovács Gyula

Könyvkiállítás

A MÁV vezérigazgatóságon október 16-án műszaki és közgazdasági könyvkiállítást rendeztek. *Maráz Béla* szakosztályvezető emlékezett meg az esemény jelentőségéről.

A gazdag választékot kínáló gyűjtemény összeállítása és ízléses bemutatása a szakkönyvtár munkatársainak hozzáértését tükrözi. A kiállított könyvek közül — mint a vasútüzemmel közvetlenül kapcsolatos munkákat — az alábbiakat ajánljuk az olvasók figyelmébe: dr. Herczegh Károly: *Autóbuszállomások, vasútállomások;* Lovas József—Mezei István: *Vasúti dízeljármű-vezetők zsebkönyve;* Dr. Nagy József: *A vasúti pályaépítési és fenntartási módszerei;* Dr. Perkovátz Bódog (szerk.) *Árufuvarozás;* Pogány Mária: *Vállalkozók, mérnökök, munkások a magyar vasútépítés hőskorában* (1845—1873).

A könyvek kivétel nélkül alkalmasak az olvasók ismeretkörének bővítésére.

Jubileumi bemutatóra készül a Törekvés népitánc-együttes

A többnyire vasutas dolgozókból és diákokból verbuválódott *Törekvés táncegyüttes* már a megalakulása évében közönség elé léphetett és gyorsan bekapcsolódott a hazai néptáncmozgalom vérkeringésébe, hamar népszerű lett. Húsz évtelt el azóta. Az együttes alapító és fiatalabb tagjai, a jubileumi évfordulóra készülve, fórum keretében viszatekintettek az együttes múltjára, felidézték a sikereket, beszéltek örömeikről, gondjaikról.

Hazai és nemzetközi versenyeken, fesztiválokon bemutatott műsorukkal öregbítették a magyar néptáncmozgalom hírnevét, erősítették a népek barátságát.

Az együttes évenként mintegy 40 alkalommal szórakoztatja a közönséget, gyakran fellépnek különböző ünnepségeken, rendezvényeken. A népi kultúra hagyományainak terjesztése, a közösségformálás, az ifjúság nevelése mellett, segítik az *Északi járműjavító*, a *Pataki István Szakközépiskola*, az *Árpád Gimnázium* fiatal táncosainak felkészítését, akik az együttes utánpótlását is jelentik.

Az együttes decemberben tartja jubileumi bemutatóját, amelyre a 20 év legsikeresebb számaiból készülnek.

Zenés vetélkedő Miskolcon

A miskolci körzeti üzemfőnökség KISZ-szervezete és a Vörösmarty Művelődési Ház október 1-én zenés vetélkedőt rendezett az üzemfőnökséghez tartozó szocialista brigádok részére.

A vetélkedőre való nevezés egy zenei kérdésekből összeállított keresztrejtvény megfejtésével kezdődött. A brigádok 4 tagú csapatokkal képviseltették magukat. A 21 brigádból 10 jutott a döntőbe, ahol komoly zene, filmzene, beatzene, valamint régi slágerek ismereteiből kellett számot adni a zsüri előtt.

A vetélkedőn a villamosmozdony-javító műhely *Bláthy Ottó* szocialista brigádja végzett az első helyen, második a Gömöri pályaudvar *Szőnyi Márton*, harmadik Felsőzsolca állomás *Haladás* brigádja. Az első három helyezettet a rendezőbizottság könyvekkel, valamint hanglemezekkel jutalmazta.

LÁTSZAT ÉS VALÓSÁG

A számoknak mindig van jelentőségük

A számokról van szó. Érdemes-e rájuk figyelni, vagy csak formális tartozékai egy-egy beszámolójelentésnek? Ezzel kapcsolatban nemrégiben figyelemreméltó észrevételt tett az egyik üzemfőnökség szb-titkára. Szerinte: *a számok látszólagos eredményeket tükröznek, nincs sok jelentőségük.* Szerencsére az értekezleten — ahol véleménye elhangzott —, a résztvevők nem osztották ezt a nézetet. Helyesen, mert ugyan elfogadható-e az a magyarázat, amely a „látszólagos" számadatok indoklására így fogalmazódott meg: *igaz, hogy a 900-as létszámból csak hatvanan vesznek részt a szakszervezeti politikai oktatásban, ettől azonban ez a munka még nagyon jó.* Az is igaz, hogy a főnökség területén korábban 600 taggal 35 szocialista brigád dolgozott, jelenleg pedig csak 21 szocialista brigád van 267 taggal, de a számok csökkenésére itt sem kell odafigyelni. Egyébként lehet az is, hogy a valóságban 35 szocialista brigád tette meg ez évi vállalásait. *Ennek tisztázása azonban nem szükséges, mert csak a mennyiségi szemléletet tükrözné.*

A minőségi munka buktatóit elemezve, kétségtelenül sok igazság volt abban, amit az szb-titkár elmondott. *Ne támasszunk követelményeket a szocialista brigádokkal szemben* — mondta —, *ha a munkához az alapfeltételeket nem tudjuk biztosítani.* Hogyan dolgozzanak például, ha nincs üres kocsi? Ki a hibás azért, ha rossz a vezénylés? Ha időben nem mondják le a tartalékokat s emiatt hárman, négyen is feleslegesen, munka nélkül töltik a szolgálati időt? A brigádok nem tudnak kocsit, gépet szerezni. Az értékelésnél mégis tőlük vonják meg a prémiumot, mert nem teljesítették az árutonna tervet.

Hasonló a helyzet a művelődéssel is — érvelt az szb-titkár. Az üzemfőnökség területén csak néhány helyen van kultúrhelyiség. Azok közül is az egyik beázik, a másikban még szék sincs elég, a harmadik bérleti díja sok ezer forintba kerül. Rendezvényre meg nem lehet becsalogatni az embereket, mert sok a bejáró, mindenki siet haza. Ezeket a problémákat érdemes figyelni, nem a számokat.

Csakhogy a statisztika — ha pontos, megbízható — szemléltetően mutatja az elért eredményeket, és a gondokat is. Mint például a szocialista brigádmozgalom visszaesését az üzemfőnökség területén. A számok összefüggésben vannak a rossz munkahelyi körülményekkel, de azzal a szemlélettel is mely szerint: *nem kell szorgalmazni a mozgalom fejlesztését, hiszen a jól dolgozó brigádok lendülete úgyis magával viszi a többieket.* A számok azonban ennek az ellenkezőjét mutatják, hiszen 35-ről 21-re csökkent a brigádok, a 600-ból 267-re a tagok létszáma. De a reális számokból lehet következtetni az általános iskolai képzés, a közművelődés helyi gondjaira is, amelyben szintén megtalálhatók az objektív és szubjektív elemek.

A másfél éve működő üzemfőnökség szocialista brigádjainak első félévi művelődési vállalásairól kerekedett a vita. A területi szakszervezeti bizottság kulturális agitációs propaganda- és sportbizottsága kihelyezett ülésén elhangzott véleményt, többen nem is hagyták szó nélkül. *„Termelési tanácskozáson kell felvetni a munkaszervezési, gazdasági gondokat"* — észrevételezte az egyik felszólaló. Ott azok a vezetők ülnek, akik közvetlenül illetékesek választ adni, segíteni a bajokon.

Az értekezlet résztvevői abban egyetértettek, hogy az üzemfőnökség rendkívül nehéz körülmények között látja el feladatait. Azt azonban már — helyesen! — *nem fogadták el, hogy a munkahelyi közművelődés alacsony színvonaláért „látszólagos" adataiért, csak az „objektív" tényezők hibáztathatók.*

Pálinkás Katalin

TALÁLKOZÁS A KÖLTŐVEL

Baranyi Ferenc Békéscsabán

A békéscsabai vasutas művelődési házban október 13-án *Baranyi Ferenc* költővel találkozhattak a versszerető vasutasok. A verseket *Merényi Judit* előadóművész tolmácsolta. A meleg hangulatot már az elsőnek hallott vers megteremtette.

Ezután a költő önmagáról, személyes élményéről beszélt. Közvetlensége, s megnyilatkozása arról, hogy mit jelent ma Magyarországon költőnek lenni, mi a költők feladata, emberi felelőssége, lekötötte a közönséget. A találkozás alkalmából nemcsak Baranyi Ferenc, hanem költőtársainak, kortársainak verseiből is hallhattak a résztvevők. Tapsvihar köszöntötte Váci Mihály *„Gyalog szerettem volna jönni"* című versét, de ugyanilyen taps fogadta Baranyi Ferenc szatirikus és a hazához a magyar néphez tartozását igazoló verseit.

A költői est baráti beszélgetéssel folytatódott és dedikációk sorozatával ért véget .

Fővárosi művészek közreműködésével

Zenés irodalmi délután Hatvanban

A vasutas-szakszervezet kulturális, agitációs, propaganda- és sportosztálya, a miskolci területi szakszervezeti bizottság, valamint a hatvani Liszt Ferenc Művelődési Ház rendezésében október 15-én délután — a debreceni, a szegedi és a miskolci területi szakszervezeti bizottság kultúrbizottságának vezetői és tagjai, valamint a csomópont kulturális munkát végző aktivistái részére zenés irodalmi, módszertani bemutatóra került sor Hatvanban. A szolgálati helyek brigádtagjai közül legtöbben a vontatás és a MÁV-bölcsőde területeiről vettek részt. A legjobb szervező, mozgósító munkát ugyanis itt fejtették ki.

A mintegy másfél száz résztvevőt *dr. Balázs Ákos*, a vasutas-szakszervezet kulturális, agitációs, propaganda- és sportosztály vezetője köszöntötte. Ezután *Keres Emil* Kossuth-díjas, a Magyar Népköztársaság érdemes művésze, a Radnóti Színpad igazgatója több vers között elmondotta Váci Mihály *„Mindenütt otthon"* és *„Mohás vödör"* című versét is.

A műsorban fellépett még *Pécsi Ildikó*, Jászai-díjas érdemes művész, *Dóri Virág*, *Somhegyi György* és *Oláh Ferenc* színművész. Másfél órás műsorukat nagy tapsszal jutalmazták a részvevők.

Szücs Ferenc



A módszertani bemutató résztvevőinek egy csoportja

Szabadidő-programok Balatonkenesén

A Vasutasok Szakszervezete Balatonkenesei Oktatási Központjában és Gyermeküdülőjében egész évben „nagyüzem" van. Nyáron vasutasgyerekek népesítik be a hálókat, a strandot, a parkot. A táborvezetők igyekeztek a pihenés és az üdülés széles skáláját nyújtani: mozivetítés, könyvtár, bábszínház, sportversenyek, kirándulások gondoskodnak a gyerekek szórakozásáról.

A szakszervezeti tisztségviselők oktatása szeptember 14-én kezdődött. *Eddig a vezető propagandisták, a főbizalmiak és a Magyar Vasutas tudósítóinak, a szakszervezeti sajtó és kiadványok terjesztőinek felkészítése történt meg.*

Szabadidős programjaink kialakításánál célunk, hogy azok változatosak és tartalmasak legyenek. Lehetőséget nyújtunk művelődésre, szórakozásra és sportolásra egyaránt. Könyvtárunk szak- és szépirodalmi állománnyal rendelkezik. A feldolgozásra kiadott szakirodalom tanfolyamonként változik, a tematika és a feldolgozandó témák szerint.

Új kezdeményezés, hogy a könyveket nemcsak olvasni, hanem vásárolni is lehet. *A Művelt Nép Könyvterjesztő Vállalattal együttműködve jelenleg nyolcezer forint értékű könyv közül válogathatnak a hallgatók olvasnivalót.* Úgy tűnik, a hallgatók körében is népszerű a könyvárusítás: az otthoni ajándékozást és a vonaton töltött időt is hasznosan oldja meg.

A főbizalmiak tanfolyamán 1981. október 13-án mutatkozott be a veszprémi *Ciráda népizenekar. A jelenlevők betekinthettek a régi táncházak táncrendjébe, ízelítőt kaptak a romániai Szék néphagyományaiból, a magyar tánc fontosabb lépéseit pedig Fülöp László*, a tánccsoport vezetője mutatta be, s néhányat meg is tanított. Állandó programjainkat (filmvetítés, zenés est, vetélkedők, diszkó) sportversenyekkel, szalonnasütéssel, esetleg kirándulással egészítjük ki.

Több alkalommal fellépett már iskolaközpontunkban a Vasutasok Szakszervezete Művelődési Központjának *citerazenekara.* A jövőben bővíteni szeretnénk a műsoros estek körét vasutas művelődési intézményeink segítségével, közreműködésével.

Lennert Klára

Mit kell tudni

Az új védőfelszerelési utasításról

A MÁV korábbi ruházati utasításának előírásai szerint az időjárás elleni védelmül szolgáló ruházat — esőköpeny, viharkabát, vattás kabát, vattás nadrág, meleg sapka, meleg kesztyű — *illetményként került kiadásra.* Az idén hatályba léptetett *védőfelszerelési utasítás* szerint ezeket védőruházatként kapják a dolgozók. Ezt az intézkedést sajnos sokan, még a vezetők egy része sem értette meg. Egyesek úgy vélekednek, hogy ez hátrányosan érinti őket. Ez a szemlélet a védőruházat tulajdonba kerülésének megszűnéséből, tehát az anyagi érdek elsődlegességéből fakad.

A vállalat kötelessége

A félreértések tisztázása végett indokolt, hogy a MÁV, a GYSEV és az Utasellátó dolgozóit tájékoztassuk a védőfelszereléssel összefüggő kérdésekről.

Az egyéni védőfelszerelésről szóló 3/1979. (XI. 29.) Eü. M. számú rendelete tételesen megfogalmazza a tudnivalókat. Ezek közül a legalapvetőbbek: *a vállalat védőöltözettel és egyéni védőeszközökkel köteles ellátni a dolgozót, ha munkakörében, illetőleg a munkahelyén egészségét vagy testi épségét károsító hatás áll fenn, illetőleg léphet fel, vagy az egyéni védőfelszerelés biztosítását közegészségügyi érdek indokolja.*

A rendelet a vállalat vezetőjének kötelességévé teszi, hogy a szakszervezeti szervekkel közösen, a munka körülményeit és a műszaki biztonságot figyelembe véve, *munkavédelmi szabályzatban* határozza meg a védőfelszerelés biztosítását.

A rendelet néhány kikötést is tesz, amit a vállalati szabályozás nem oldhat fel. *Ilyen egyebek között az egyéni védőfelszerelés, amely személyhez kötött, tehát kihordási ideje nincs.* Elhasználódása vagy védelmi képessége meghatározott mértékben való csökkenése esetén a kicseréléséről a vállalatnak haladéktalanul gondoskodni kell. Az egyéni védőfelszerelés szakszerű tisztításáról, karbantartásáról, szükség szerinti cseréjéről szintén a vállalat gondoskodik.

A rendelet az érintett dolgozók részére is több kötelezettséget ír elő. Így például, ha a dolgozó az előírt és részére biztosított *egyéni védőfelszerelést figyelmeztetés ellenére sem használja, a munkától el kell tiltani.* Az egyéni védőfelszerelést munkahelyről nem lehet elvinni. (Vannak ez alól kivételek.) A dolgozónak kötelessége az egyéni védőfelszerelést rendeltetésszerűen használni, megőrizni. *A szándékos rongálásért a dolgozó teljes anyagi felelősséggel tartozik.*

A szakszervezet kezdeményezte

Az Eü. M.-rendelet kiadását követően a vasutas-szakszervezet több kezdeményező lépést tett a MÁV, az Utasellátó és a GYSEV vezetőinél annak érdekében, hogy a védőfelszerelésellátás vállalati jogi szabályozását a törvényes és a dolgozói érdekvédelem szempontjából garanciális feltételek mellett rendezzék. *Ennek eredményeként a munkaruha-ellátás első szabályozása a kollektív szerződésbe került. A védőfelszereléssel kapcsolatos ellátási kérdések pedig a munkavédelmi szabályzat mellékleteként kerültek meghatározásra.* A szabályozást a vállalatok a partner szakszervezeti szervekkel együttműködve már a múlt év végéig elvégezték.

A MÁV is időben elkészítette *a védőfelszerelési utasítást.* Az új szabályozás teljes összhangban van az Eü. M.-rendelet követelményeivel. Az ellátások meghatározásánál figyelembe vették a MÁV szakszolgálati tagoltságát, az ebből fakadó munkakörülményeket és a biztonsági sajátosságokat. Nem állítjuk, hogy az új utasítás időt álló, tökéletes előírásokat tartalmaz, de követelményrendszerében előremutató. Az utasítás előírásainak rugalmas módosítására ott, ahol a védelem indokolja, lehetőség van.

Jogos viszont az a kérdés, amit a szakszervezeti bizottságok képviselői mostanában gyakran feltesznek: *„Ha ilyen jó ez az utasítás, akkor miért kell mindennap szembenézni a védőfelszerelés-ellátás problémáival?"*

Meg kell mondani, hogy a bizonytalanságot, a panaszokat az is növelte, hogy a MÁV védőfelszerelési utasítás határidőre csak kis számban került kiadásra. De az anyaggazdálkodó, pénzügyi és a munkavédelmi szervek együttműködésének hiányosságai is hozzájárultak ahhoz, hogy a viselési idővel terhelt munkaruhák áttételezését kizárólagosan anyag- és pénzgazdálkodási feladatként kezelték.

Rendeltetésének megfelelően

Az életbe léptetett szabályozás előírja, *hogy a védelmül szolgáló ruházatot valóban funkciójának megfelelően használják ott, ahol ez rendszeresítésre került.* Ezzel szemben — tisztelet a kivételnek! — *ezeket a ruhaféleségeket korábban vagy eladták, vagy otthon használták, esetenként utcai ruhaként is felvették.* Minden józan gondolkodású embernek be kell látnia, hogy ezen a helyzeten változtatni kellett. A vállalati szerveknek ebből egy előnyük származhat: a védőfelszerelés és ruházat rendeltetésszerű használatának megkövetelésével a foglalkozási ártalmak, az üzemi balesetek száma csökkenni fog.

Nem változott a munkavédelem elve abban az értelemben, hogy a balesetek megelőzése alapvetően műszaki tevékenység, és ebben a rangsorban a védőfelszerelések másodlagos kiegészítő védelemként jönnek számításba. *Az egyéni védőeszközök rendeltetésszerű használata elsősorban a dolgozó magatartásától függ, s ezért a tudati befolyásolásnak, a nevelésnek, a felvilágosításnak, az ellenőrzésnek meghatározó szerepe van.* Bizonyított, hogy az egyéni védőeszközök rendeltetésszerű használatával egészségkárosodást, baleseteket előzhetünk meg.

A védőfelszerelések megítélése úgy lesz teljes, ha azt a munka elengedhetetlen eszközének tekintjük. Különösen nagy jelentősége van ennek napjainkban. Közismert, hogy a vállalatok fejlesztési alapjai csökkennek, a gazdálkodás feltételei szigorúbbak lettek. Ugyanakkor a műszaki megelőzéssel magasabb fokozatú biztonságtechnikai szint elérése jelentős többletköltséggel jár, amit a funkcionális biztonság elérésén túl kell befektetni. Minél tökéletesebb biztonságtechnikára törekszünk, ezek a költségek annál magasabbak.

Nem lehet „Csáki szalmája"

Ezek is indokolják, hogy az illetékesek körültekintően tervezzék meg a szükségleteket, vegyék figyelembe az egyéni védőeszközök viselése, használata közben szerzett tapasztalatokat, javaslatokat. *Sürgősen meg kell szervezni a mosással, tisztítással, karbantartással, javítással kapcsolatos feladatokat.* Rendszeresen felül kell vizsgálni az ellátás normatív előírásait, és a szabályozást a munkakörülményekhez, a biztonsági feltételekhez alkalmazkodva módosítani kell. Az sem engedhető meg, hogy a védőfelszerelés „Csáki szalmája" legyen. A pazarlás, ésszerűtlen gazdálkodás itt sem tűrhető meg. Ennek elkerülése indokolja az anyaggazdálkodó és a munkavédelmi szervek közötti szorosabb együttműködést a védőfelszerelés-ellátás minden területén.

Szakszervezeti szerveink pedig a SZOT Titkárság 29/1978. sz. határozata alapján a védőfelszerelés- és védőruhaellátást fontosságának megfelelően kísérjék figyelemmel az ellátást és a felhasználást. S ha ezzel kapcsolatosan gondokat, problémákat tapasztalnak, jelezzék, hogy az illetékesek még időben intézkedhessenek.

MUNKAHELYEK DEMOKRÁCIÁJA

„Demokrácia (görög szó), népuralom; az a politikai rendszer, amelyben a hatalom a népé.

Szocialista demokrácia az igazi demokrácia, a dolgozók hatalmának, jogainak megvalósítása; a kizsákmányoló osztályok uralmának végleges megszüntetése.

Üzemi demokrácia: a szocializmusban a dolgozók szervezett részvétele a gazdasági egység vezetésében."

Gazdaságirányítási rendszerünk minél tovább igazodik a mindennapok változó követelményeihez, annál indokoltabb, hogy a munkahelyükért, családjukért, az egész társadalomért felelősséget érző szervezett dolgozók vigyázzák és továbbfejlesszék az üzemi demokráciát. Méltán mondotta Gáspár Sándor, a SZOT főtitkára a Szakszervezetek Országos Tanácsának október 16-i ülésén: *„Az egész szocialista társadalom gyakorlatának hitelessége szempontjából óriási jelentősége van az üzemi, munkahelyi demokrácia továbbfejlesztésének, mert nem hiteles a szocialista társadalom ennek állandó fejlesztése nélkül."*

Hogy napjainkban mennyire időszerű e téma, azt tanúsítja az is: a Minisztertanács felkérésére, a szakszervezetek javaslatára a Központi Népi Ellenőrzési Bizottság vizsgálta a munkahelyi demokrácia érvényesülésének állami feltételeit, s a kormány megvitatja az előterjesztést. Nyilvánvaló, hogy a termelésirányításnak ez a — nevezhetjük bátran így — *alapelve ott érzékelhető leginkább, ahol annak fontosságát minden fórumon tiszteletben tartják.* A munkahelyek demokráciája nemcsak azon múlik tehát, hogy a gazdasági vezetők mennyire ismerik az erre vonatkozó előírásokat, sokkalta inkább azon: *mennyire igénylik beosztottjaik vélemény-nyilvánítását, a közös felelősségvállalást.* S mert közös ügyről van szó, az sem lehet közömbös, hogy a beosztottak mennyire akarnak partnerekké válni, kellően ítélik-e meg saját helyüket és szerepüket a kollektív munka formálásában.

A szakszervezetek köztudottan nemcsak jognak, hanem felelősségteljes feladatnak tekintik, hogy élen járjanak a mindenki számára legelőnyösebb üzemi légkör kialakításában. Kivált ez jellemzi az elmúlt negyed századot. Ám e téren is az egészséges partneri kapcsolat és az ésszerű munkamegosztás visz legtovább, miként a SZOT ülésén is elhangzott: *„egyaránt van feladata az üzemi, munkahelyi pártszervezeteknek, a gazdasági vezetésnek és a szakszervezeteknek, s azt is meg kell néznünk, hogyan lehetne jobban bekapcsolni ebbe a folyamatba a KISZ-t is".*

A vasút helyzete a munkahelyi demokrácia szempontjából is sajátos. Veszélyes üzem a miénk, a legveszélyesebbek egyike, ahol — feladatkörünk jellegéből adódóan — több az utasítás, mint sokhelyütt; végrehajtáskor nincs idő és mód a latolgatásra. Ám éppen a megannyi kötöttség, az előírások értő megvalósításának igénye parancsolja, hogy az üzemi demokrácia sehol se szenvedjen csorbát. *Hogy jogainkat, s a jogainkból is adódó kötelességeinket kellően értsük, ebben sokat segíthetnek a bizalmiak, a bizalmi testületek.* Mindazok, akik egy-egy határozat elfogadásakor nyíltan mondják el véleményüket, de a javaslatok határozattá emelését követően már a maradéktalan végrehajtást szorgalmazzák.

A demokrácia csak ily módon kaphat valódi tartalmat

— földes —

Diagnosztikai tanácskozás

Kétnapos, országos diagnosztikai tanácskozást tartottak október 8—9-én Szentesen, a vontatási telep oktatótermében. A tanácskozáson a vontatási telepek, járműjavító üzemek, a VATUKI szakemberei és az igazgatóságok főtechnológusai vettek részt, mintegy negyvenen. A tanácskozás célja az országban folyó diagnosztikai fejlesztési munka összehangolása, a párhuzamosság elkerülése, továbbá egységes szemlélet alapján a fejlesztések meghatározása volt.

A program keretében három előadás hangzott el. *Zámbori József*, a Gépészeti Technológiai és Anyagvizsgáló Üzem részéről a vontatási telepeken alkalmazott jelenlegi rendszereket foglalta össze, az általuk elkészített fényképkatalógus alapján. *Morgási Emil*, a dombóvári vontatási telep technológusa a dombóvári üzemfőnökségen kialakításra kerülő konténeres diagnosztikai állomásról, a jelenlegi helyzetről és a fejlesztésről számolt be. A harmadik előadást *Vaczkó István* szentesi villamosrészleg-vezető tartotta. Előadásában a diagnosztikai vizsgálatok eredményeiről adott számot. Az előadásokat gyakorlati bemutatók követték.

A tanácskozás résztvevői többek között megismerkedhettek a szegedi igazgatóság diagnosztikai bázisával, amelyet Szentesen alakítottak ki. Itt a vizsgálatokat 1973-ban kezdték el. A kezdeti kísérletek után egyre több villamos egységre terjesztették ki a diagnosztikai vizsgálatot, majd rátértek a motordiagnosztikára. Csupán egyetlen adat a diagnosztika hasznosságára: *a motormérések bevezetésével és a motorok beszabályozásával a két korábbi fűtési idényhez képest 40 százalékkal csökkent a fűtési gázolaj, ami 100 ezer kg gázolajnak felel meg.*

G. J.

Felelősségteljes számvetés

Miről tanácskozott a celldömölki vasutasfiatalok parlamentje?

Október 14-én a celldömölki szociális épület tanácstermében tartották ifjúsági parlamentjüket a helyi és a sárvári forgalomnál dolgozó fiatalok. Az igazgatóság, a tszb és a körzeti üzemfőnökség képviselőinek a jelenlétében *Nagy Miklós*, Celldömölk állomásfőnöke először a három éve rendezett parlamenten felvetett javaslatok sorsáról számolt be, majd a fiatalok szemszögéből világította meg a két szolgálati hely munkáját. Beszélt az oktatási és nevelési munka eredményeiről és árnyoldalairól is. Rámutatott, hogy

jóval több fiatal képezhetné magát

és az új felvételesek beilleszkedését jobban segíthetnék a már munkában levők. Elmondotta, hogy öt év alatt az állomási átlaggal egyezően 27—35 százalékkal emelkedett a 30 éven aluliak jövedelme. Gondot fordítottak a gyesről visszatérők és a katonaságtól leszereltek bérének a rendezésére. 1976 és 1980 között

8 millió forintot kaptak lakásvásárlásra és építésre,

amelynek 80—90 százalékát fiataloknak, fiatal házasoknak juttatták. Van lehetőség a kulturált szabadidő-eltöltésre és sportolásra is. A mozgalmi munkát megfelelően irányítja a KISZ.

Varga Teréz, a körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottságának a nevében mondta el a testület véleményét a gazdasági vezető beszámolójáról.

Szabó István üzemfőnök a fiatalokat érdeklő kérdésekkel foglalkozott. Tanulásra, hivatástudatra és a vasút szeretetére biztatott. Felhívta a figyelmet a MÁV személy- és teherszállítási feladataira.

Soós Jenő a rendező-pályaudvar 4-es őrhelyének vízproblémáját vetette fel, majd arról szólt, hogy nagyobb politikai, közéleti és kulturális aktivitásra van szükség a feladatok megoldásához. A sárvári *Bagoly Marianna* most végezte el a segédtiszti tanfolyamot. Azokról a feltételekről érdeklődött, amelyek nyomán elvégezheti a tisztképzőt. Megköszönte az idősebbek segítségét, a pályakezdők támogatását.

Az üzemfőnökségi ifjúsági parlament küldötteinek a megválasztása előtt az egyik fiatal olyan javaslattal élt, hogy

ne szavazzanak bizalmat azoknak, akik igazolatlanul távol maradtak erről a fórumról,

vagy egyéb formában nyilvánul meg a közömbösségük. Így a 19 előzetesen javasolt küldöttek közül háromnak a személyében változás történt.

Sz. Jakab István

Gyorsvonat, személyvonat...

Vasutas nyugdíjasok látogatása Gemencen

Egy augusztus végi kora reggelen még alig volt ereje a napnak, de minket, nyugdíjas vasutasokat most sem tudott visszatartani az időjárás. Meghívtak egy gemenci kirándulásra, s örömmel mentünk, csatlakozva a szegedi igazgatóság nyugdíjasainak százfőnyi társaságához.

A szegedi, nem sokkal később a budapesti gyors ez alkalommal megállt a kis Pörböly állomáson. *Szávai István* nyugdíjas csoportvezetőnek, a kirándulás főrendezőjének köszönhetjük ezt.

A pörbölyi állomás személyzete és az Állami Erdőgazdaság dolgozói pedig arról gondoskodtak, hogy ne kelljen a nyugdíjasoknak sok időt tétlenül eltölteni. Ők készítették elő a nyársat a szalonnasütéshez, kötegekbe rakták a száraz tüzelőnek valót, a bajai vasutasokkal beszerezték a kenyeret és a szalonnát. Nekünk csak be kelett szállni a három nyári kocsiból álló szerelvénybe és a kis motoros mozdony hangos füttyszóval elindulhatott a 27 kilométeres útnak.

Régen utaztunk már ilyen vidám hangulatban, feleleventve a tényleges vasúti időket. Hatalmas, 20-30 méter magas fák között kanyargott a kisvasút, riogatva a vadrezervátum lakóit. A kocsikból láthattuk a fák ágain ugrándozó mókust, a fiait féltő, rőt vaddisznót, a királyi koronát viselő szarvast...

Néhány erdei dolgozó nyíltvonali rakodást végzett. Különös életük lehet ezeknek az erdőben élő embereknek, ahol az őstermészettel birkózik a modern technika; a lánctalpas rakodógép csak úgy dobálja a nagy rönköket a kisvasúti kocsikra.

Hatalmas vadvirágos mezők mellett, olykor kis hidakon áthaladva, majd kétórás kellemes út után érkeztünk a Sió torkolatához, a kirándulási központhoz. Nemsokára gyors egymásután lángoltak fel a tüzek, hogy a vöröslő parázs fölött piruljon a szalonna. Az uzsonnát rövid séta követte, megcsodálhattuk az erdő sűrűjében, a fából épült múzeum látnivalóit. Aranydiplomás agancsok, vaddisznóormányok, az erdő megannyi állatfajtája.

Füttyszóval hívogatott visszsza bennünket a kismozdony, melegen párolgó disznópörkölt várta a kipirult, fehér hajú nyugdíjasokat az erdőgazdaság pörbölyi fatelepének üzemi étkezdéjében. A jó levegő meghozta az étvágyukat, a kedves fehér köténves felszolgálók még repetát is hoztak. Addig-addig húzta harmonikáját és fújta szaxofonját két nyugdíjas barátunk, amíg táncra nem keltek még a fájós lábúak is...

Gyorsvonat, személyvonat valahol megáll... énekeltük hazafelé a vonatban. Mind kevesebben maradtunk a fülkében, ki erre, ki arra egy szép kirándulás emlékével. Abban a melengető tudatban, hogy nem felejtettek el minket. S jó volt együtt vonatozni, egykori vasutasoknak.

Bálint István
Kecskemét

Arccal a főjavítás felé!

Dunakeszin fokozatosan csökken a vasúti személykocsik gyártása

Az egykori Pest megyei térképeken még fellelhető az 1926-ban alapított dunakeszi üzem hajdani neve: Pullmankocsi gyár. Akkortájt a község nagy becsben tartotta ezt az iparvállalatot, részint mert sok környékbeli szakembernek adott tisztes megélhetést, másrészt mert a régi favázas kocsik gyártása-javítása megannyi szakma jól képzett művelőit vonzotta. Az idősebbek úgy mondják: jó összetételű gárda állt össze, s e hagyománynak is köszönhető, hogy ma is a Dunakeszi Járműjavító Üzem a speciális — bizottsági, egészségügyi, mérő és egyéb — kocsik gyártó és javító bázisa.

A létszám évről évre kevesebb

Ha napjainkban megkérdeznénk egy gyermeke jövőjét szívén viselő dunakeszi szülőt: *a város tizenegy üzeme közül hová adná legszívesebben csemetéjét, csak kevesen választanák a járműjavítót.* Náluk gyengébben talán csak a konzervgyár fizet; az új üzemekben — köztük a házgyárban és a hűtőházban — magasabb a bérszínvonal (e téren még a nyolc MÁV-járműjavító között sem kérkedhetnek előkelő hellyel). S vonz a két „elit" mezőgazdasági szövetkezet, a Fóti meg a Dunamenti Tsz, a tegnap még távolból bejárókat pedig a lakóhelyükhöz közel levő, megannyi jövedelmező lehetőség.

Az ok és az okozat gyakran alig-alig választható szét. Tény, hogy a dunakesziek jó fél évtizede nem képesek teljesíteni a tervüket (általában két-három százalékkal maradnak el tőle), ám az is a teljességhez tartozik, hogy az egy főre jutó termelés 1—4 százalékkal javul. Vagyis nem csökken oly mértékben a teljesítmény, mint amennyire a létszám.

— *Fizikai dolgozóink száma évről évre mintegy százzal apad* — mondja *Káldos Erzsébet* gazdasági igazgató. — A hatodik ötéves tervet 1710 fizikai munkással indítottuk, 1770-es létszámmal számoltunk... ezzel szemben 1630-an vannak. Csökken az adminisztratív létszám is, de az tudatosan, szándékunk szerint. Amiatt ugyan elégedettek lehetnénk, hogy háromnegyed év alatt nem léptek ki többen, mint ahányan jöttek — de az öregségi nyugdíjba menők, a tartósan betegállományban levők és a katonai szolgálatukat teljesítők pótlásához ez kevés.

Pedig az elmúlt évtizedben érdemleges előrelépésről is számot adhattak. A nagyszabású rekontstrukció 1969-ben kezdődött meg; tíz esztendő alatt, 530 millió forintos költséggel alapvetően javítottak a munkakörülményeken. *Akár mintaszerűnek is mondhatnánk, hogy a szociális létesítmények építésével-felújításával kezdődött a munka. Elsőként épült meg a 150 gyermeket fogadó óvoda, a 200 személyes munkásszálló, a 900 fős fehér-fekete öltöző-mosdó, az 1500 adagos konyha, étkezdével — tavalyelőtt pedig a termelést bővítő, tizenhatezer négyzetméteres C csarnok.* Az ugyancsak új, kétszáz fiatalember befogadására alkalmas kollégium és tanműhely is csupán félig van kihasználva.

— A dunakeszi 201-es Gárdonyi Géza Szakmunkásképző Intézet tanulói az ország különböző részeiből verbuválódnak — jegyzi meg *Bősz József* szb-titkár. — Sokan Szabolcsból jöttek. S bár a vasúttal ösztöndíjszerződést kötnek, ha felszabadulnak, többen szerződést bontanak. Jobbik eset, amikor a lakóhelyükhöz közelebb ugyan, de a MÁV-nál maradnak, s Záhonyban, vagy másutt dolgoznak tovább... de a mezőgazdasági szövetkezetek nemcsak Dunakeszin és környékén vonzanak.

A maradást szolgálhatná az is, hogy a helyi életkörülmények javításáért is meglehetősen sokat tesznek. Dunakeszin, az országban az elsők között épült meg egy 72 lakásos KISZ-lakótelep; *az otthonok többségébe a járműjavító dolgozói költöztek be.* Ezt követően, 1973-ban 108 lakásos, szövetkezeti lakótelepet adtak át *(ugyancsak a vasutasok vannak többségben), s ugyanabban az évben az üzem 63 vállalati bérlakást is vásárolt.* A vasutas ifjúsági lakásépítő szövetkezet 1977-ben alakult meg; a MÁV — a félkészházakció keretében — három és fél millió forint kamatmentes kölcsönt adott, hatvan lakás áll befejezés előtt. Emellett, az elmúlt öt esztendőben, *évente további 600—800 ezer forint kamatmentes építési kölcsönből adtak mindazoknak, akik kértek...* Mindez nem maradt eredmény nélkül; úgy vélik, még többen mennének el tőlük, ha legalább a lakásgondokat nem enyhítették volna ily módon.

A fizikaiak több bért kapnak

Ami pedig az anyagiakat illeti: 1978-ban, a szolnoki járműjavítósokkal egy időben 8 százalékos bérfejlesztéshez kaptak lehetőséget, az idén pedig 4,6 százalékosra (túl ezen, saját erőből, a termelékenység javulásának köszönhetően is emelnek; a két emelés együttesen meghaladja a 6 százalékot).

— Miként élnek a bérfejlesztés lehetőségével? — kérdezem a gazdasági igazgatót.

— A rendelkezésünkre álló összeget sikerült differenciáltan szétosztanunk. *A fizikaiak eleve többet kaptak, de az üzemrészek között is különbséget tettünk.* Figyelembe vettük mind a munkakörülményeket, mind a munka kvalifikáltságát... 3,1—4,7 százalék között volt a szóródás. Az üzemrészekben természetesen tovább differenciáltak, s van, aki jó munkája méltányolásaként tízszázalékos emelést kapott. Ez nem mond ellent annak, hogy egyben törekedtünk a meglevő béraránytalanságok felszámolására.

— Dunakeszin tizenhat főbizalmi tevékenykedik. A bérfejlesztéskor mennyiben hallatták hangjukat a szakszervezet tisztségviselői?

— Az üzem vezetőinek a javaslatát az szb-ülés elfogadta — feleli Bősz József —, a bizalmiküldött-értekezlet pedig egy módosítással hagyta jóvá. *Tavaly óta alkalmazzuk azt a gyakorlatot, hogy a száz százalék fölötti teljesítményért járó bért a művezető a szakszervezeti bizalmival egyetértve osztja szét.* Az első hónapokban még óvatosan éltek ezzel a lehetőséggel a műszaki vezetők, ám a kezdeti tapasztalatok felülvizsgálatát követően az üzem vezetői szorgalmazták a nagyobb mértékű differenciálást. Immár az összeg jól ösztönöz, átlagosan négyszáz-ötszáz forintot jelent.

Az átállás nem ment simán

Bár vasutaskörökben ismert, hogy a dunakeszi üzem nemcsak javít, hanem készít is, személykocsikat, azt talán kevesen tudják, hogy *a MÁV négytengelyes személykocsiparkjának 60 százaléka a fiatal város üzemében készült.* Új kocsikat 1953 óta gyártanak, elsődlegesen a belföldi forgalomnak (egy időben a jugoszláv vasutak is rendeltek hálókocsikat), s ez idő alatt hozzávetőleg háromezer „középajtós" kocsi készült. Vitathatatlan: a szakemberek számára ez a vonzóbb feladat — ám az 1973-as esztendő fordulatot hozott. Mondhatnánk úgy is, azóta *„arccal a főjavítás felé"*; az idén hatvan, jövőre pedig már csupán ötven új személykocsi készül Dunakeszin.

— *A nyolc évvel ezelőtti átállás megrázkódtatással járt* — idézi a történteket *Kalmár János* fejlesztési főmérnök. — Egy-egy kocsi általában harminc évet él, s 14—15 esztendős korában érkezik hozzánk főjavításra. Ilyenkor apró elemeire szedik, majd újból felépítik. A másfél évtizedes kocsik szétbontása viszont nagy mértékben rontotta a munkakörülményeket, *az öreg járművekből ömlött a por, a piszok. Volt itt vibrációs-, ólom- és zajártalom egyaránt, alig győztük hallgatni a panaszokat.* Ám a panaszlásnál fontosabb volt az orvoslás: 1978-ra sikerült kidolgoznunk olyan főjavítási technológiát, amely az ártalmakat minimálisra csökkentette. Előnye, hogy nem kellett szétszedni a jó összeszokott brigádokat, s bár arra törekedtünk, hogy a munkakörülményeket javítsuk, azzal, hogy az oldalfalakat végképp eltávolítjuk, a normaóra csökkent.

— Mennyi időt igényel, s mennyibe kerül a felújítás?

— A felújításhoz negyvenöt munkanapra van szükségünk, jelenleg körülbelül egymillió forintba kerül egy kocsi rekonstrukciója. *Minden megmenthető anyagot, így a forgó- és alvázat, a szekrényváz lényeges részeit, visszaszereljük.* Jó néhány alkatrész — az ablak, az ülés, a poggyásztartó — pedig az új kocsitípusokéval azonos kivitelű, ez tipizálást tesz lehetővé és javítja az alkatrészellátást. 1978. május 1-e óta csaknem háromszáz kocsit újítottunk fel így, s ezzel a szisztémával tavaly második helyezettek lettünk a SZOT *„Közös erővel a munkások és műszakiak eredményes együttműködéséért"* országos pályázatán. Száz induló közül érdemeltük ki az előkelő helyezést.

Rapszodikus az alkatrészellátás

Érdemes szólni az alkatrészhelyzetről. A helyi gyártás és javítás előnye, hogy *a maguk készítette kocsikhoz másfél évtized után is van alkatrész, sem a karbantartás, sem a főjavítás nem okoz gondot. Nem mondható el ugyanez az NDK-beli és a lengyel gyártmányú személykocsikról.* A MÁV az elmúlt néhány esztendőben öt fajta kocsit vásárolt, s a fenntartásuk bizony akadozik. Hiába tudták már tavaly, hogy melyik kocsi jön be az idén menetrend szerint, hiába igényeltek a szükséges alkatrészeket — az ellátás igencsak rapszódikus volt. Jobb híján az erősen sérült kocsik még használható alkatrészeit ültetik át — vagy maguk gyártanak alkatrészeket. Tegyük hozzá: az új kocsik műszakilag mindig bonyolultabbak, automatikus hőfokszabályozó és egyéb precíz műszerek teszik kulturáltabbá az utazást — karbantartásuk viszont egyre több időt és munkát igényel.

A hatodik ötéves terv időszakában a főjavítás a korábbiaknál is inkább a gyártás rovására kerül előtérbe. Technológiailag is fel kell készülniük az új importkocsik fővizsgájára — ám eközben is törekszenek a munkakörülmények javítására. Régebbi segédműhelyeket szeretnének szociális célra, vagy raktárrá átalakítani. A cél nyilvánvaló: *a megannyi csábítás ellenére is szeretnék megőrizni legjobb szakembereiket,* Dunakeszi jó hagyományainak folytatását szorgalmazzák.

Földes Tamás

Két hónappal a határidő előtt

Új üzemcsarnokot avattak a debreceni járműjavítóban



Az új üzemcsarnok

Ünnepi munkásgyűlés keretében, október 19-én, a város felszabadulásának 37. évfordulóján adták át a MÁV Debreceni Járműjavító Üzem eddigi legnagyobb beruházását. Az eseményen az üzem több mint 1000 dolgozóján kívül megjelent *Pullai Árpád* közlekedés- és postaügyi miniszter, *Sikula György*, a megyei pártbizottság első titkára, *dr. Postás Sándor*, a városi pártbizottság első titkára, *dr. Szabó Imre* a megyei tanács elnöke, *dr. Ács István*, a Debrecen városi Tanács elnöke, *Gulyás János*, a MÁV vezérigazgató-helyettese, *Szemők Béla*, a Vasutasok Szakszervezetének titkára, *Szendi Sándor*, az SZMT vezető titkára.

Korponai Lajos, az üzem szakszervezeti bizottságának titkára üdvözölte a vendégeket, majd *Gáll József* üzemigazgató mondott beszédet. Hangsúlyozta: — *kettős ünnep a mai, mivel Debrecen városa felszabadulásának 37. évfordulóját összekapcsolhatjuk az 1898-ban alapított járműjavító eddigi legjelentősebb eseményének megünneplésével; a tartály- és teherkocsi-javítócsarnok, az üzem eddigi legnagyobb beruházásának átadásával.*

Az üzemigazgató megemlékezett Debrecen felszabadulásának évfordulójáról, s emlékeztetett az újjáépítés nehéz, de lelkes napjaira. Kiemelte az üzem dolgozóinak minden időben megnyilvánuló rendkívüli akaraterejét és áldozatvállalását.

Az új csarnok beruházási munkálatait méltatva elmondta, hogy a három évvel ezelőtt indult beruházás két hónappal a határidő előtt, a tervezett költségeken belül készült el.

A beruházási programot a HAJDUTERV készítette el, amelyet a KPM 1977-ben hagyott jóvá. A generáltervezést is a HAJDUTERV végezte, a gépészeti és technológiai tervező a MÁV Tervező Intézet volt. A tervezőmunkában ezenkívül még két intézet vett részt. Az üzem tervező kollektívája is jelentős feladatokat oldott meg. A fő létesítmény kivitelezését a Kelet-Magyarországi Közmű- és Mélyépítő Vállalat végezte. A létesítmény kivitelezésének megkezdése három éve, 1978. október 19-én indult.

Az üzemcsarnok hét hajóból áll, amelyhez kapcsolódik egy festékellátó épület, egy 24 méteres tolópad, egy kazántelep, bővített fűtőolajtároló, 40 méteres kémény, 500 méteres hőtávvezeték, valamint 16 munkáslakás. *A javítócsarnokban 60 álláshelyen folyik majd a kocsijavítás, átbocsátó képessége napi 20, éves szinten pedig 5100 fővizsga.*

Az új létesítmény üzembe helyezésével lényegesen javul a dolgozók munkakörülménye. Megszűnik a szabadban végzett munka, csökken a zsúfoltság, a balesetveszély.

A beruházás menetét a pártbizottság, a szakszervezeti és KISZ-bizottság folyamatosan figyelemmel kísérte és segítette a munkálatokat. A fiatalok, KISZ-védnökség keretében, számos társadalmi munkaórával járultak hozzá a határidő előtti átadáshoz. Az üzem szocialista brigádjai is több ezer társadalmi munkaórát fordítottak a létesítmény készítésére.

Az üzem igazgatójának ünnepi beszéde után az új csarnokot *Pullai Árpád* miniszter adta át rendeltetésének, eredményes munkát kívánva az üzem kollektívájának, majd kitüntetések, jutalmak átadására került sor.

Végezetül a Debreceni Csokonai Színház művészei adtak műsort, az ünnepi munkásgyűlés résztvevőinek.

Ha elindul a vonat

Merész ívben ugrom le a még mozgó vonatról és rohanva átvágok a vágányokon. Az állomással szemben van a fűtőház. Tíz másodperc, és a felvigyázó előtt állok.

— *Másfél órát késett a vonat, amivel jöttem* — mondom —, *Bicske környékén építik a vasutat és a huszonnégyes is beleesett a vágányzárba.*

Az 520 010-es gép idebent van. Villámgyorsan átöltözöm. Mire kiérek B. — jelenlegi mesterem — nem kis megkönnyebbülésemre már végzett a tűzpucolással. Elnézést kérek tőle a késésért, ennyivel tartozom neki, amiért helyettem, a fűtő helyett dolgozott. A szítóvassal lekotrom a hamuláda peremére rakódott salakot, aztán előrébb gurulunk, a vízdaru alá. B. bekukucskál a tűzszekrénybe. Állatszelidítőre emlékeztet ebben a pózban, aki fejét az oroszlán szájába dugja. Hosszasan vizsgálódik, szerintem feleslegesen, mert parázs nincs odabent összesen egy kilónyi sem.

— *A rossebb egye a kezét A.-nak!* — mondja méltatlankodva. — Olyan összesült tüzet hagyott itt, hogy alig lehetett egy kevés parazsat kiválogatni. No, majd rögtön segítünk rajta!

Lemászik a földre, a szerkocsi aljából vödörnyi gázolajat emel elő, felhozza a konyhába. Konzervdobozzal locsolja az olajat a hunyorgó szénrétegre. Mire a vödör kiapad egyenletesen égő tüzet mondhatunk a magunkénak. Folyik a víz, ezalatt körbejárjuk a gépet.

— Esti váltásnál nem kell lekenni, csak reggel. Látta már? Nem? Majd megtanulja. A fadugókat kihúzzuk, a nyílásokat teliöntjük. Itt belül, a kerék mögött is vannak kenőszelencék, azokat sem szabad kihagyni.

Egy hiányzó dugó helyébe újat csavar.

— *Emlékeztem rá, a múltkor elhagyták. Más úgysem rak bele...*

Zuhogó locsogás. Elzárom a vizet, a daru gémjét visszahajtom a két vágány közé. B. kijáratot kér, én meg addig a tűzre szórok. Finoman, egyenletesen, ahogy tanították. Emelkedik a nyomás. Irány a gurító.

Komáromban B. maradt magnak, vagyis sem dízelre, sem más mozdonyra nincs vizsgája. Reméli, hogy a gőzösök kihúzzák, amíg nyugdíjba megy. Ha nem, elmegy motorra gépkezelőnek.

Megmarkolom a lapátot, de B. a helyemre küld.

— *Akkor dobjon rá, amikor a lángok között már látja a parazsat. És csavarja a lapátot, hadd szóródjon a szén. Van, aki azt hiszi, oda kell dobálni, ahol már leégett.* Egyenletesen szórja, akkor egyszerre ég el mindenütt.

Érdekes, eddig úgy tanították, hogy mindig oda rakjak, ahol már leégett. Az lesz a legjobb, ha dobok ide is, oda is. Gurítunk. B. elfoglalja magát a jelzők fényeivel, szabadon garázdálkodom a kazán körül. Akkor rakok a tűzre, amikor jónak látom. Víz, gőz van, a többivel meg ne törődjék az öreg.

Elmúlt nyolc óra. Vacsoraszünet. B. eltűnik, és nemsokára halomnyi körtével tér vissza. Körtefa nincs a környéken, könnyű kitalálni, hol termett a gyümölcs. Kapok én is hármat, unalmamban elmajszolom. Éretlenek és kemények.

— *Az N. meg a többiek* — sorolom eddigi mestereim nevét — *milyen képességű mozdonyvezetők?* — kérdezem.

— Hát a Z. mondjuk közepes, de az N. meg Sz. azok gyöngék, mint a harmat. Látta már őket tüzelni? Azok így tüzelnek... A lapátot belenyomja a szénhalomba és az egészet a parázstenger közepére zuppantja.

— Látja? Így tüzelnek. Egykupacba.

Nem akar „gőzölni" a kazán. Állás közben is erősebben kell tüzelni, ha tartani akarom a nyomást. Mire a domb tetejére érünk, tizenegy atmoszféra marad, tizenhat helyett. Nem értem, eddig minden rendben volt. Talán rosszul csinálok valamit. B. lép mellém, szítóvassal fellazítja a parazsat, a szenet is sajátkezűleg hányja befelé. Úgy tűnik hiába a na-

Különös, de így van:

Nem a bevétellel mérhető a füredi vasutasok jó munkája

A Balaton északi partjának fővárosa *Balatonfüred,* az egyik legszebb és legnagyobb idegenforgalmú város. Nevezetes üdülő-, kulturális és tudományos központ. Híres szívszanatóriuma, hajógyára, pincegazdasága, kőbányája és sörgyári kirendeltsége is van. Mit jelent mindez a vasútnak?

Menettértivel

Bár az utasok száma nem csökkent a tavalyi főszezonhoz képest — sőt némileg meg is haladta azt — mégis, csaknem egymillió forinttal csappant a pénztárak bevétele. Pontosabban, az 1980-as nyár 3 millió 132 ezer forintjával szemben az idén 2 millió 275 ezer forintra esett vissza a bevétel. Feltételezhetően a MÁV propagandája hatott: *menettérti jeggyel érkezett Füredre az utasok többsége.*

S ha már a pénztáraknál tartunk: tavaly egy híján harmincszor volt pénztárátadás. Az idén ez a „vad forgás" megállt. *Nappal két, éjszaka egy pénztár üzemel.* Úgy tűnik, ez elegendő. A két információs szolgálatot teljesítő vasutas közül az egyik a francia nyelvet is beszéli a németen kívül.

A vasútállomás épülete csodálatos króm-üveg-márvány palota. Az autóbuszok utasai is ezt használják, de a takarítás gondja teljes egészében a vasúté. Négy takarítónőre (ketten 60 éven felüliek) és három takarítógép-kezelőre vár nap mint nap ez a munka. Jellemző, hogy csak az épület üvegfelülete 900 négyzetméter, s akadnak 8 méter 60 centis magasságú táblák is.

A Balaton partján, a *Marina Szálló* tőszomszédságában átadták a SZOT Oktatási Központ toronyépületét, amely az év 8 hónapjában bentlakásos iskolaként, nyáron pedig üdülőként szolgál majd. Ez is, valamint az, hogy Füreden egy tucat üdülőt téliesítettek, feltehetően növeli majd a vasúti forgalmat.

Le- és feladás kérdőjelekkel

Méltán volt népszerű a „nyár slágere" — a *Füred-expressz.* Az ideális időpontban 9.50 órakor érkező és 20.25 órakor induló vonat a menetidőt két órára rövidítette Budapest és Füred között.

— *Szívből reméljük, jövőre is megtartják* — mondta róla *Sallai István* állomásfőnök, majd az idei év további feladatairól beszélt: — *Az elszállításra váró gabona, gyümölcs, cukorrépa körülbelül 10 ezer tonna lesz, de Fürednek általában mindig több a leadása, mint a feladása.* A helyi malom szünetel — teljes gépcsere, felújítás miatt —, pedig onnan minden héten 5—6 vagon szállítmányt jelentettek. Csökken a göngyöleg mennyisége. hiszen a sörösöket már kamionok szolgálják ki Kanizsáról. A pincegazdaság feldolgozó üzemét Csopakra helyezték. Igaz, hogy az is a füredi állomáshoz tartozik, de a helybeli nedűt az idén már két tankautó viszi Győrbe palackozásra, naponta kétszer. *Nagy szállítható még a Kohászati Alapanyagellátó Vállalat, csakhogy a Hajógyár nem tudja még, hogy mennyi is lesz a vagonokba kerülő ócskavas.*

Oktatási központ

Számítani tehát nehéz. Az azonban biztos, hogy a vasutasok megteszik a tőlük telhetőt. Újdonság egyébként az oktatás központosítása. Az állomás korszerű oktatóterme ezelőtt nem volt maximálisan kihasználva, ezért ide járnak tanfolyamra *Balatonakali, Dörgicse, Polgárdi* és a vonal sok más állomásának forgalmi, kereskedelmi dolgozói, s Tapolca küldi az oktatót. Így 120 vasutas továbbképzését ésszerűsítették, idejüket, energiájukat kímélve.

Sipka Tamás

Németh Károly látogatása a záhonyi átrakókörzetben

Németh Károly, az MSZMP Politikai Bizottságának tagja, a Központi Bizottság titkára, október 14—15-én kétnapos Szabolcs-Szatmár megyei látogatáson vett részt. A második napon — az üzemi pártbizottság meghívására — *dr. Tar Imrének,* a megyei pártbizottság első titkárának és *dr. Pénzes Jánosnak,* a megyei tanács elnökének társaságában a záhonyi átrakókörzet munkájával ismerkedett.

A vendégeket *Gerőcs István,* az üzemi pártbizottság titkára köszöntötte. Ismertette az utóbbi években végbement változást, a vasút megújulásának helyi eredményeit. Kiemelte: *a tervszerű fejlesztésnek köszönhető, hogy ma már a technika mellett a beruházások jelentős hányada szolgálja a dolgozók élet- és munkakörülményeinek javítását.*

Németh Károly érdeklődött a vasút és a község kapcsolatáról, az elhelyezkedési lehetőségről, az egészségügyi helyzetről és a bérezésről.

A záhonyi vezetők ezzel kapcsolatban elmondták, hogy a vasút és a község sok szállal kötődik egymáshoz, munkájukban egymásra utaltak. Az elhelyezkedési lehetőségeket elsősorban a MÁV-nál teremtették meg, de a nők munkába állításánál további erőfeszítésekre van szükség.

A Központi Bizottság titkára a tájékoztató után elmondotta: — *Az átrakókörzet munkája is jellemzője a szovjet—magyar kapcsolatoknak. Ez a szárazföldi kikötő, amely alapvető befolyást gyakorol gazdasági életünkre, a magyar—szovjet barátság kikötője is.* Nagyok a feladatok, de ehhez van erő, tapasztalat. Jó, hogy a nehéz fizikai munkára kényszerítő körülmények az évek során mind jobban csökkentek, s hogy most azon gondolkodnak, hogyan lehet a csökkent munkaképességűek számára megteleló foglalkoztatási lehetőséget találni. Amit lehet, meg kell tenni az emberekért. Ha óvoda, uszoda, sporttelep, szórakozóhely létesül, ha javul az élet- és munkakörülmény, sokat jelent. A várossá válásra való készülés esetében is az a döntő, hogy az emberekről való gondoskodást szolgálja. Ha ez hiánytalanul megvan, örülni fogunk annak; *van olyan városunk is, amelyet a nem könnyű munkát végző vasutasok irányítanak.*

A záhonyi munkásoknak, vasutasoknak tolmácsolt elismerő szavak mellett *Németh Károly* megemlítette, hogy jelentős politikai erő az itt dolgozó ezer párttag, a KISZ és a szakszervezet sok ezer tagja.

A vendégek a tájékoztató után az eperjeskei átrakópályaudvar munkájával ismerkedtek. Az ott folyó tevékenységet *Rigó Zoltán* üzemigazgató mutatta be.

L. B.

KÉT ÉVTIZEDES KAPCSOLAT

Példásan együttműködik a vasút és a FERROGLOBUS

A *budapesti vasútigazgatóság* 1400 fuvaroztatóval tart kapcsolatot. Köztük az egyik legnagyobb a *Ferroglobus Vállalat,* amely csaknem két évtizedes fennállása óta szállíttat a vasúttal. A vasipari termékeket forgalmazó vállalatot — amely évente 20 ezer kocsit igényel — a legjobb ügyfelek között tartják számon az igazgatóságon.

— *Régi kereskedői mondás, hogy az a jó üzlet, amellyel mindkét fél jól jár* — mondja *Ficsor József,* a Ferroglobus főosztályvezetője. — *Ehhez azonban hozzá kell tenni, hogy a mi társadalmi viszonyaink között nekünk olyan munkakapcsolatot kell kialakítani, amelynek eredményeként rajtunk kívül a népgazdaság is jól jár.* A jó együttműködésünk alapja az, hogy sohasem hagyjuk szó nélkül egymás hibáit, de nem azt bizonygatjuk, hogy kié a felelősség, hanem azt vizsgáljuk, miként lehetne „egyenesbe" hozni a dolgokat. Az igazgatósági KTG-vel is kitűnő a kapcsolat. A jó kocsigazdálkodás érdekében kölcsönösen segítünk egymáson.

— Tizenegyezer méter hosszúságú iparvágányt bérelünk *Rákosszentmihály* állomáson — folytatja a főosztályvezető — Három tolatómozdonyunk van, és húsz tagú kocsirendező-gárda dolgozik vállalatunknál. Ottlétünk tehát lényegesen befolyásolja az állomás forgalmát. Előfordul azonban, hogyha fontos szállítmány érkezik és nincs elég hely az állomáson, akkor megengedjük, hogy a mi területünkre állítsák a vagonokat.

— Hogyan segít a vasút?

— A közelmúltban például ötezer tonna vasanyagot kellett Jugoszláviába szállítanunk, rövid időn belül. Az őszi csúcsforgalom miatt a vasút nem tudott naponta elegendő kocsit biztosítani. Tárgyaltunk az igazgatóság vezetőivel, és *orvosolták gondunkat.* Egyébként naponta tájékoztatjuk egymást a rakodással és a kocsiellátással kapcsolatban. Évente pedig közösen értékeljük a munkát. Legutóbb az *öt évre szóló szocialista együttműködési megállapodás* megkötése volt a fő téma. Emellett szóba került az őszi forgalomban a *három műszakos rakodás* bevezetése. az ezzel kapcsolatos gépesítés fejlesztése, és a vasár- és ünnepnapokon érkezett áruk kezelése.

Séra Sándor

A mezőgazdasági terményeké az elsőbbség

Miskolci gondok az őszi forgalomban

Augusztusban hozták létre a miskolci térség új irányító szervezetét, a Miskolci Körzeti Üzemfőnökséget. Az üzemfőnökség, amelyhez több mint 4000 vasutas tartozik, a hálózatnak viszonylag kis részét fogja át, de a legnagyobb áruforgalmat lebonyolító állomások tartoznak hozzá. Olyanok, mint *Nyékládháza, Diósgyőr,* a *Borsodi Ércelőkészítő Mű, Miskolc-Gömöri, Leninváros,* nem is szólva az üzemfőnökség központjáról, *Miskolc-Tiszai pályaudvarról.*

— Hogyan jelentkeznek ebben a nagy forgalmú ipari körzetben az őszi forgalom feladatai? — kérdeztük *Mező Ferenctől,* a körzeti üzemfőnökség üzemviteli vezetőmérnökétől.

— Szállítási tervünk szerint — válaszolta — naponta 39-40 ezer tonna árut kellett volna továbbítanunk októberben. Sajnos eléggé elmaradtunk ettől. Az utóbbi tíz napban például javítási munkálatokat végeztek a Hejőcsabai Cementgyárban, s ez nekünk naponta közel négyezer tonna kiesést jelentett.

A Miskolci Körzeti Üzemfőnökség adottsága — aminek az őszi forgalom időszakában eléggé megérzik a hátrányát —, hogy nagyobb a feladási forgalmuk, mint a leadás. Több üres kocsit kellene hozni a területükre, de honnan vegyék, amikor másutt még javában tart az őszi terménybetakarítás?

Kocsihiányuk jellemzésére elmondta Mező Ferenc, hogy például Nyékládháza állomás ma reggelre 202 kocsit igényelt 5600 tonna kavics továbbításához, de reggel 6 órakor csak 19 kocsit kapott, mert a nyitott kocsikat illetően most a cukorrépának és más mezőgazdasági terményeknek van elsőbbségük. Fedett kocsikkal még viszonylag jól álltak, s így a Hejőcsabai Cementgyár az előző napi 800 tonnáról 1200 tonnára növelhette feladását. Felsőzsolca állomás, ahonnan exportra is szállítanak betonárut, 161 kocsit igényelt, de csupán 21-et kaphatott a szűkös üres készletből.

— Azt, hogy mennyire nehéz a helyzete a mi ipari körzetünknek most, az őszi forgalom időszakában — folytatta az üzemviteli vezetőmérnök —, *jellemzően mutatja, hogy az elmúlt 24 órában is háromszor volt egy-egyórás gurítási szünet a rendező pályaudvarunkon. Semmi hiba nem volt, csak éppen a feldolgozandó elegy hiányzott, mert még a tranzitforgalom is erősen lecsökkent.* Dolgozóink számára azonban mindez elég komoly probléma. Hiszen mi is meghirdettük az őszi forgalmi célkitűzést. Brigádjaink megtették a vállalásaikat, s ezeket teljesíteni is szeretnék. Szeptemberben sajnos csak 98 százalékra teljesült az árutonnatervünk, de az októberi nehézségek után még ennyire sem számíthatunk.

S amiben most fellendült a miskolciak forgalma, az a személyszállítás. Reggelenként 4-5 szüretelővonatot indítanak Hegyaljára. Több mint négyezer miskolci diákot utaztatnak naponta *Olaszliszkára, Mádra, Tállyára, Sárospatakra* aszúszőlőt, almát szüretelni.

L. J.

Elmentek a gőzösök

Százöten új szakmát tanultak

Tavaly gyakran elhangzott: *1980. végén megszűnik a gőzvontatás a miskolci vontatási főnökség vonalain.* Mitagadás, e bejelentés hallatára több ember fejében megfordult, mi lesz a sorsuk? Többnyire olyan fűtőházi munkásokról volt szó, akik becsülettel szolgálták ki évtizedekig a gőzmozdonyokat. 1981. január elsején a gőzvontatás valóban megszűnt, és hogy mi lett a sorsa 105 dolgozónak, erről beszélgettem *Búr János* általános felvigyázóval, e részleg vezetőjével.

— *A vontatási főnökség vezetői figyelemmel kísérték sorsukat és igyekeztek mindenkinek megfelelő munkakört találni* — mondta. — Különböző szakvizsgákat tehettek, hogy új feladatot láthassanak el. A szakvizsgák letétele mellett nehezebb feladatot jelentett — főleg az idősebbeknek — az általános iskola hiányzó osztályainak elvégzése. *A főnökség kihelyezett általános iskolai osztályokkal könnyítette a tanulást.* Az átállás így viszonylag kevés zökkenővel járt.

A régi, piszkos és füstös fűtőház területén zöld pázsit, megannyi rózsabokor és díszkerítés, reggelenként fellocsolt tiszta környezet fogadja a dolgozókat. S ez elsősorban a fűtőházak kollektívájának érdeme.

Búr János elmondta, hogy e részlegnél 3 szocialista brigád dolgozik, közülük az *Április 4.,* valamint a *Május 1.* ezüstkoszorús, az *Augusztus 20.* pedig bronzkoszorús kitüntetést ért el. A vontatási főnökségen végzett társadalmi munkán kívül tevékenyen részt vesznek városunk szépítésében és patronálják a MÁV-óvodát. *Cselényi Miklós* vezérigazgatói dicséretet kapott. *Bak László* és *Tóth Ferenc* pedig a *Kiváló Dolgozó* cím tulajdonosa.

Végül is e 105 vasutas a korszerűsítésben könnyebb munkaterületre került. Sorsuk nem volt közömbös. a főnökség gazdasági és társadalmi vezetése gondoskodott a jövőjükről.

gyobb rutin, a nyomás nem akar följebb menni.

„Ráakadunk" a következő fogásra. A szabályozó nyitásakor a mutató lassan a tízes szám alá somfordál. Pedig vizet is kellene szivatni, mert az üvegben alig-alig lötyög egyKét centi. Aztán már annyi sem. Tűkön ülök, amíg vonszoljuk fölfelé a hosszú kocsisort. Eszembe jutnak a hegyeshalmiak, meg Z. szavai: *„Robbant már fel ilyen gép is..."* Ahol a sínpár lejtőbe bukik, sietve elfordítom a lövettyűkart, víz ömlik a kazánba. A nyomás már csak nyolc légkör. Mi lesz még reggelig?

Irigy tekintettel figyelem a szomszéd vágányon tolató Dácsiát. Személyzetének bezzeg nincsenek gőzgondjai. Tűz nélkül is olyan bodor füstfellegeket ereget, hogy ha nem lenne éjszaka, azt írnám: *elsötétül tőle az ég.* Aztán eloszlik a füst, megnémul a motor. A mozdony vezetője próbál beléje életet lehelni, de ha egyszer egy Dácsia megállt, azt nehéz újra indítani. A véletlen ezzel sietett a segítségünkre, mert itt a Bumbardón már csaknem az ajtón folyik ki a döglődő parázs. A Dácsiát betoljuk a fűtőházba, utána csendben elosonunk a salakolóvágány felé. B. gyors mozdulatokkal lekotorja az összeégett felületet, leengedi, meglocsolja. Újra szép, vékony a tűz, de nem sokáig.

Tenyerembe veszem, morzsolgatom a fűtőanyagunkat. *Több közötte a föld, mint a szén.* Értem már a gőzmozdonyvezetők felháborodását. Mellettem B. is kezdi elveszíteni a fejét. Tüzünk olyan, mint a fűtőházba menetel előtt. Egy darabban terül szét, vastagszik, meleget meg nem ad. B. vad káromkodásba tör ki, szidja A.-t, a nappalos fűtőt, mert ilyen szenet vételezett. Hallgatom B. átkait, közben szítóvassal próbálom összetörni az egybeállt salakréteget.

— *Gyapottal fogja, mert megégeti a kezét!*

Húzom-tolom a szítóvasat, szikrazuhatag száll a kéményen át. Valamivel több levegő éri a parazsat, meg a ráterített szenet. A gurítódomb tetején B. lenyitogatja a rotélyokat, a csaknem ajtóig érő parázs fölöslegét a vágány közé engedi.

— *Ilyen sem volt mostanában. Este szoktunk tüzet pucolni, utána csak reggel, váltáskor. Ma meg már harmadszor. Azt mondják, ez csak gurító, itt akármilyen szén elég. Láthatja, hogyan ég el...*

Hajnalodik. Néha tíz percre megállunk. Ilyenkor összekucorodok a kényelmetlen műbőr bevonatú széken, szunyókálni próbálok, kevés sikerrel. A szerkocsiból elfogyhatott a földes szén, mert nagy darab barna rögök gurulnak a lapátra. Ezzel tüzelek. A nyomás percek alatt eléri a tizenhét atmoszférát. Vizet szivatok, hogy ne nyisson a biztonsági szelep, de végül teli a kazán. Durranás. Sisteregve lövell a szabadba a fölösleges gőz. Ezentúl ritkán kell a tűzre dobni, felhúzás közben is levág a szelep, megtáltosodott az öreg Bumbardó. B.-től tudom, hogy osztrák gyártmányú gép. A háború után a Szovjetunióból kerültek a magyar vasút tulajdonába. Már csak öt-hat füstölöghet belőlük, a többit beolvasztották.

A mi gépünk napjai is meg vannak számlálva. Lejár a kazánvizsgája, és elküldik a bontóba.

Gurítunk. Nincs sok kieső idő. B.-nek sem kell segítenie. Csak néhány lapát szenet szórok a fehéren izzó parázsra. Nem csinálhatom rosszul, mert B. szótlanul szemléli tevékenységemet.

Felhúzunk a gurítódomb tetejére. Megmászom a szerkocsit, kapával szenet kotrok előrébb. A vas súrlódásából, merüléséből érzem, vége a henyélésnek, ismét az a földdel kevert, szénnek titulált valami következik, ami este keserítette az életünket. Nem ér csalódás. Szítóvasat ragadok, benyúlok vele a pörkölő forróságba, török-zúzom az összesült borítóréteget. Csorog a verítékem mire végzek. De lehet ezzel végezni? A következő adag szén után megint a szítóvasé a főszerep. A fúvó is nyitva már. Mesterséges huzattal próbálok elfogadható tüzet és általa megfelelő nyomású gőzt termelni.

És ez így megy reggelig. Szinte hihetetlen, hogy bekerültünk a fűtőházba. Itt következik a szolgálat zárómomentuma: *szódás vizet engedek a szerkocsiba.* Közben megérkezik a leváltószemélyzet, a többit már csinálják ők.

Vedlett falú fürdőben engedem magamra a forró vizet, élvezettel forgolódom a zuhany alatt. Lehet, hogy nem is annyira testet-lelket gyötrő munka a tüzelés, csak én nem szoktam hozzá ehhez a kormos romantikához — gondolom —. Ha egyszer valahol ezt a szót hallom: *mozdony, az jut majd eszembe róla, hogy az igazi mozdony gőzzel megy...*

Tóth Zoltán

Vonatra várva



Polgári és tűzvédelmi gyakorlat

A székesfehérvári körzeti üzemfőnökség polgári védelmi parancsnoksága szervezésében *parancsnoki-törzsvezetési* gyakorlatot tartottak Székesfehérvár állomáson. A gyakorlatot *Pázmány Sándor* polgári védelmi parancsnok és *Tunyogi Tibor* polgári védelmi törzsparancsnok vezette.

Az 1981-es kiképzési év befejezéseként tartott gyakorlaton a törzs állománya és az alegységparancsnokok adtak tanúbizonyságot a kiképzésben szerzett elméleti és gyakorlati tudásukról.

A törzsvezetési gyakorlat több részből állt. A résztvevők az imitációs veszélyhelyzeteket mind térképen, mind a gyakorlatban pontosan és gyorsan oldották meg.

A körzeti üzemfőnökség tűzvédelmi szervei október 6-án Pusztaszabolcs térségében tartották a taktikai tűzvédelmi gyakorlatot. Célja az volt, hogy a helyi önkéntes tűzoltó csapat az esetleges keletkezett tüzet kellő időben lokalizálja, illetve az eloltáshoz a székesfehérvári üzemfőnökség tűzoltó vonatát kérjék segítségül, feltételezve, hogy a tüzet közúti gépjárművekkel nem tudják megközelíteni.

A tűzoltóvonat a riasztás után a teljes személyi állományával együtt *normaidőn belül a helyszínre érkezett*, és személyzete az előírtaknak megfelelően végrehajtotta a feladatot.

Bátor mozdonyvezető

Füst és láng csapott ki...

Juhász Ferenc, a miskolci körzeti üzemfőnökség mozdonyvezetője szeptember 30-án a 4419/a sz. személyvonatot továbbította Szerencsről Miskolc tpu-ra a V 43 1068-as pályaszámú mozdonnyal. Érkezés után a főmegszakítót kikapcsolta, hogy a fűtési reteszkulcsot át tudja adni a fűtésszerelő dolgozónak.

A főmegszakítás kikapcsolásának pillanatában zárlat keletkezett: *A nagyfeszültségű térből hatalmas durranás hallatszott, majd füst és láng csapódott ki.* A mozdonyvezető nem vesztette el lélekjelenlétét, hanem a villamosmozdonyon lévő tűzoltókészülékkel a nagy feszültségű térbe sietett, s hozzáfogott a tűz oltásához. Igyekezetét 2 tűzoltókészülék elhasználása után siker koronázta...

Juhász Ferenc bátor és határozott cselekedetével tetemes tűzkártól óvta meg a MÁV egyik, több millió forintot érő villanymozdonyát.

Sepsi Gyula

HA VAN KEZDEMÉNYEZŐKÉSZSÉG:

Nem ördöngösség eleget tenni a követelményeknek

A szemlebizottság tapasztalatai a nagykanizsai üzemfőnökségnél

Október 15-én munkavédelmi szemlét tartottak a nagykanizsai üzemfőnökségen, *Mester Alajos* vezérigazgató-helyettes és *Szemők Béla*, szakszervezetünk központi vezetőségének titkára vezetésével.

Immár harmadik éve tartanak a MÁV és szakszervezetünk vezetői helyszíni szemléket. A tapasztalatok szerint *ezek a szemlék eredményesen járulnak hozzá a biztonságos munka feltételeinek javításához.* A szemlék során a vezetők személyesen győződnek meg arról, hogy a szolgálati helyeken milyenek a munkakörülmények, kielégítő-e a biztonsági fegyelem, mit tesz a helyi vezetés a munkavédelmi követelmények érvényesítéséért. A szemlebizottság a tapasztalatok, benyomások alapján megfelelő intézkedéseket hoz a munkavédelmi előírások, feltételek betartása érdekében. *Ez történt Nagykanizsán is.*

Meglepetés nélkül...

A nagykanizsai üzemfőnökség — létszámát és a szolgálati helyeit, illetve vonalkilométereinek számát tekintve — a nagyobb gazdálkodó egységek közé tartozik. Egy nap nem is lett volna elegendő a részletes munkavédelmi vizsgálódásra, ezért *a szemlebizottság helyszíni bejárását egy előzetes munkavédelmi ellenőrzés előzte meg.* A helyi vezetést tehát nem érte váratlanul az ellenőrzés, de ez a körülmény a szemle eredményességét csak növelte.

A szemlét megelőzően a bizottságot *Flinger István* üzemfőnök tájékoztatta a főnökség munkájáról, eredményeiről, gondjairól. A megalakulás óta (1978-tól) kétszer kapott magasabb elismerést a kollektíva. Eredményeik 1981-ben is biztatóak. Háromnegyedévi áruszállítási tervüket 52 000 tonnával túlteljesítették, és 3 millió forintos többletbevételt értek el. Kevesebb tárgyi baleset fordult elő, de a munkabalesetek száma — beleértve az úti baleseteket is — emelkedett. Az ezek következtében kiesett munkanapok száma több mint 700 nappal magasabb az előző évinél. Kedvező viszont, hogy *súlyosabb baleset nem fordult elő az üzemfőnökség területén.* Baleseti helyzetüket rendszeresen elemzik, s több megelőző intézkedést tettek.

Többek között *szigorúbban lépnek fel az italozókkal szemben.* Ebben az évben a 83 fegyelmi büntetés közül 38-at ittasság miatt szabtak ki. A munkavédelmi helyzet javítására *októbert munkavédelmi hónappá nyilvánították*, s ennek keretében vetélkedőt, előadásokat, filmvetítéseket tartanak. A szakszervezeti bizottság október 21-én külön napirendi pontként tárgyalta a munkavédelem és a téli felkészülés helyzetét.

Biztató jelek

A tájékoztató után a szemlebizottság Nagykanizsa csomópont forgalmi, vontatási, pályafenntartási, anyagszerkezelési és biztosítóberendezési fenntartási, szolgálati helyeire látogatott. Egyöntetű volt a vélemény, hogy *az előzetes szemle során feltárt hiányosságok többségét megszüntették.* Eltűntek a rendetlenül tárolt anyaghalmazok, építési törmelékek, hulladékok.

Az átjárók törött fedlapjait kicserélték, frissen festették a biztonsági határjelzőket, biztonsági színjelzéssel látták el a rakodóponkok szegélyeit. Korábban sok volt a botlásveszély. A tolatási mozgásokat irányító vezetők megtűrték a saruk szabálytalan tárolását, az utasításellenes munkát és magatartást, kocsirendezők mozgó járművek lépcsőin való tartózkodását. Ezeket a rendellenességeket is felszámolták, de azért maradtak még további tennivalók. A bizottság ugyanis több olyan hiányosságot észrevételezett, ami a munka biztonságos végzését akadályozza.

Nem kielégítő például a váltók műszaki, technikai állapota. A váltójelezők elhasználódtak; a csúcssínek és a csúszólapok nagymértékben szennyezettek. Az épületek egy része gondozatlan, a falak, az ablakok piszkosak. A vágánymenti területek gazosak. A napi munkavédelmi ellenőrzések elégtelenségére utal, hogy a bizottság 2 magasnyomású, melegvíz-szolgáltató kazán ellensúlyos biztonsági szelepét szakszerűtlenül, pluszsúllyal terhelve találta. A szemle útvonalában több selejtezésre váró anyag, alkatrész, csille hevert. Ezek fölöslegesen foglalják a helyet. Értékesítésük, újabb hasznosításuk célszerű lenne. Külön felhívta a bizottság az érdekeltek figyelmét néhány ideiglenes, szükségtelenné vált, a környezet összképét rontó épület lebontására.

Elismerésre méltó — állapította meg a bizottság — a pályafenntartás, az ÉHF. a szertárfőnökség, a vontatási kocsijavító részleg munkahelyein talált *rend és tisztaság.* A kocsijavítók például az anyag és alkatrész tárolását, a járművek mozgatását és javítását a munkavédelmi követelmények szerint valósították meg. *A helyi kezdeményezésnek számtalan jelével találkozott a bizottság.* A helyi erőforrások feltárásával — a dolgozók tevékeny, áldozatos közreműködésével és a pécsi vasútigazgatóság támogatásával — *három év alatt hálózati szinten is a legjobbak közé tartozó szociális körülményeket teremtettek a kocsirendezőknek, illetve az állomási dolgozóknak.* (Pihenő, étkező, tisztálkodó helyiséget alakítottak ki.)

Csak így tovább!

Felújították a fordítókorongot és a homokfeladót. Megkezdték a dízel-villamosműhely kialakítását. *Ez a munka a fiatal műszakiak, értelmiségiek alkotó tevékenységét is dicséri. A dolgozók részére szódavíz-adagoló automatákat állítottak be. Terveik között szerepel önkiszolgáló étterem létesítése, környezetvédelmi és takarékossági érdekből a kazánműhely és a fűtés korszerűsítése, a tmk-műhely bővítése, a kocsimosó dolgozóinak elfogadható szociális helyiségek kialakítása. Tervekben, lelkesedésben Nagykanizsán nincs hiány. Tettrekészség jellemzi az ott dolgozó vezetőket, dolgozókat egyaránt.*

A szemlebizottság a nagykanizsai csomóponton a munkavédelmi helyzetet, a munkakörülményeket, a munka biztonsági feltételeit elfogadhatónak találta. Elismerésre és követésre méltónak tartotta a helyi kezdeményezéseket, a gazdálkodás rejtett erőforrásainak célszerű feltárását és hasznosítását. A bizottság véleménye szerint *ehhez továbbra is minden segítséget meg kell adni azok részéről, akik erre hivatottak.* Az eredmények biztatóak.

Pásku Jenő

Megújult az öreg gőzös



Püspökladány állomáson egy különleges formájú gőzmozdony látható. Pályaszáma: 242—001.

— Mindössze négy volt ebből a típusból — tájékoztat *Nagy Sándor* csoportvezető, aki munkatársával, *Fekete Lászlóval* serénykedik a mozdony körül. Mintegy negyed éven át szocialista brigádok, munkakollektívák és nem utolsó sorban a gőzös egykori kezelői — szinte valamennyien nyugdíjasok — igyekeztek a mozdonyt október 12-re, a nagyközség felszabadulásának évfordulójára eredeti formájában, színében felújítani.

A volt „gazda" *Székely Gyula*, éppen egy M 62 sorozatú mozdonyról száll le. Szemével azonnal meg is simogatja egykori hű társát.

— Ilyen gép még nem volt ebben az országban — kezdi a dicséretet. — A nemzetközi gyorsvonati forgalomba ezzel kapcsolódtunk be, a *Balt-Orient expresszt továbbítottuk Püspökladány és Biharkeresztes között.* A két méter átmérőjű kerekeken gördülő mozdony versenyeken is képviselte hazánkat. A futópróbákat a Győr—Mosonmagyaróvár közötti szakaszon végeztük és egy kis műszaki segítségnek köszönhetően *ma is ez a gép a gőzösök csúcstartója, óránkénti 167 kilométeres sebességgel.*

A gép már megpihent, volt gazdája pedig egy év múlva teszi le a mozdonyvezetők jellegzetes táskáját, de addig, hol a dízeleket, hol a villanyokat szolgálja. Most éppen tehervonat érkezik és *Székely Gyula* már kapaszkodik is az M 62—028-as vezérállásra. Irány Szolnok.

Zs. B.

SIGTAY JELZI:

Állítsd meg a vonatot!

Folytatódik a francia típusú berendezések telepítése

A MÁV 1970-ben 209, öt évvel később 445, tavaly pedig már 626 millió forintot fordított vasútbiztosító berendezések telepítésére és felújítására. A fejlesztés következtében jelent meg a vaspályák mentén az Európa-szerte még ma is újdonságnak számító *hőnfutásjelző-berendezés, az úgynevezett SIGTAY.* Gyártója a *Compagnie de Signaux et d'Entreprises Electriques (C.S.E.E.)* francia cég.

Hogy mi a *hőnfutás*, azt vasutasok körében aligha kell magyarázni. Az okai is érthetők: a csapágyak melegedését, hevülését előidézheti anyaghiba, a jármű túlterhelése, a kenőolaj vagy zsír minőségének kifogásolhatósága, nem megfelelő vizsgálat stb. A túlmelegedés kedvezőtlen esetben a 100 C-fokot is meghaladhatja. Ilyen esetben a kenőanyag a csapágytokban meggyullad, a tengelycsap fémanyaga izzásig hevülhet, csaptörés, kisiklás következhet be. A láng és hő hatására a kocsiszekrény és a rakomány éleghet. A megelőzés, illetve az elhárítás nem könnyű, vagyis hőnfutás a leggondosabb vizsgálat ellenére is előfordulhat.

A technika fejlődése, a biztosítóberendezések tökéletesítése — bármily furcsának tűnik — ebből a szempontból csak fokozta a veszélyt. Megszűnt ugyanis a vonal- és térközőri szolgálat, eltűntek a pálya mentéről azok az emberek, akik falutól, várostól távol fegyelmezetten, vörös jelzőzászlóval a kezükben észrevehették a mind gyorsabban robogó vonatok veszélyes, füstölgő csapágyait. Aztán ezt a szerepüket is az automatika vette át.

Az első SIGTAY típusú, hőnfutásjelző készüléket — kísérleti jelleggel — *1973-ban szereztük be*, s azt a nagyforgalmú budapest—miskolci vonalon — *Füzesabony* állomás közelében, a bal vágány mentén — helyezték üzembe.



A sínre szerelt Sigtay-készülék

Tökéletesen bevált. A nem olcsó, de fölöttébb hasznos befektetés sikerét igazolja, hogy *az elsőt további 16 készülék üzembe helyezése követte, s továbbra is folyamatos a telepítés. A rendszer teljes kiépítését a VI. ötéves tervidőszak végére fejezik be a szakemberek.*

Talán nem érdektelen megemlíteni, hogy a regisztráló készülékkel felszerelt szolgálati helyek a berendezés útján arról is értesülést szereznek, hogy a közeledő vonat hányadik tengelye és a kocsi jobb vagy baloldali csapágya melegedett-e fel túlságosan. Ily módon egy másik, hasonló veszélyről, *a szoruló féktuskóról is jelzést ad a készülék.*

Egyes országokban — például a Francia Államvasutakon — a készülékek a forgalomirányító, vasútbiztosító berendezésekkel szerkezeti függésben vannak, ami azt jelenti, hogy ha a hőnfutásjelző-berendezés vizuális és akusztikai „riadóztatását" valamilyen oknál fogva figyelmen kívül hagynák, az állomásba bebocsátott vonat kijárati jelzőjét nem lehet szabadra állítani. Gondoskodni kell tehát a hőnfuttatott kocsi kisorozásáról, illetve a veszély megszüntetéséről.

A készülék előnyös tulajdonságai közé tartozik a feltétlen — téli, nyári — *üzembiztonság*, s nem utolsósorban az is, hogy az érzékelési szög (az optikai és elektronikai érzékelőt a csapágytokkal összekötő képzeletbeli egyenes vonal) a vízszinteshez viszonyítva 55 fokot zár, ennél fogva a berendezés alkalmas arra, hogy az európai vasutakon közlekedő összes kocsitípus csapágyát érzékelni, mérni, értékelni tudja.

Gergely József

Cserepes dísznövény-bemutató Rákospalotán

PÁLMÁK, FLAMINGÓK, BEGÓNIÁK

Szemet gyönyörködtető látványban volt részük mindazoknak, akik megnézték a *Budapesti Épületfenntartási Főnökség 9-es számú építésvezetősége és a Petőfi szocialista brigád cserepes dísznövény bemutatóját.* A meleg, párás levegőjű üvegházban szemmel láthatóan jól érezték magukat a tűzpiros virágú flamingók, a duzzadt levelű begóniák, a kényelmesen terpeszkedő pálmák, a szép scindapsusok és a többi latin nevű virágcsodák.

— *Jelenleg huszonöten dolgoznak a kertészetünkben* — mondja *Hunya Béla* építésvezető. — *Mintegy 110 fajta cserepes dísznövényünk van 180 változatban, s 45-re tehető a cserjék, valamint az egy nyáron, illetve két nyáron át élő virágok száma.* Eddig már sokan felkeresték növénykiállításunkat. Eljöttek hozzánk a celldömölki, a boglári, a badacsonyi és a pesti kertészek fiataljai közül is néhányan. Az utcai járókelőket is becsalogatták *Pesel Marika* színes plakátjai.

Talán kevesen tudják, hogy a 9-es számú építésvezetőség látja el virággal a budapesti vasúti hivatalok és állomások egy részét. Az itt dolgozó fiatal kertészek gondoskodnak arról, hogy mindig az évszaknak megfelelő virágok virítsanak a szolgálati helyeken.

A Petőfi brigád tagjai aznap a MÁV Építési Géptelep Főnökség udvarán ültették a virágokat. A kertészeket teherautó szállítja a munkahelyekre. A teherautó éppen ottjártamkor indult a Géptelepre. Felszálltam a sofőr melletti ülésre és húszperces utazás után megérkeztünk Kőbányára.

A brigád tagjai egy szép nagy virágágy körül szorgoskodtak. A fenyvesekkel és díszcserjékkel beültetett parknak is beillő kertben százszorszépet és nefelejtcset ültettek.

— *Ilyen szép környezetben élvezet dolgozni* — mondja vidáman *Sipos Ferencné.* — A legtöbb helyen szívesen fogadnak bennünket, hiszen tudják, hogy környezetük szebbétételén fáradozunk. A Rákospalotán megrendezett növénybemutatóval is ehhez kívántunk jó ötletet adni.

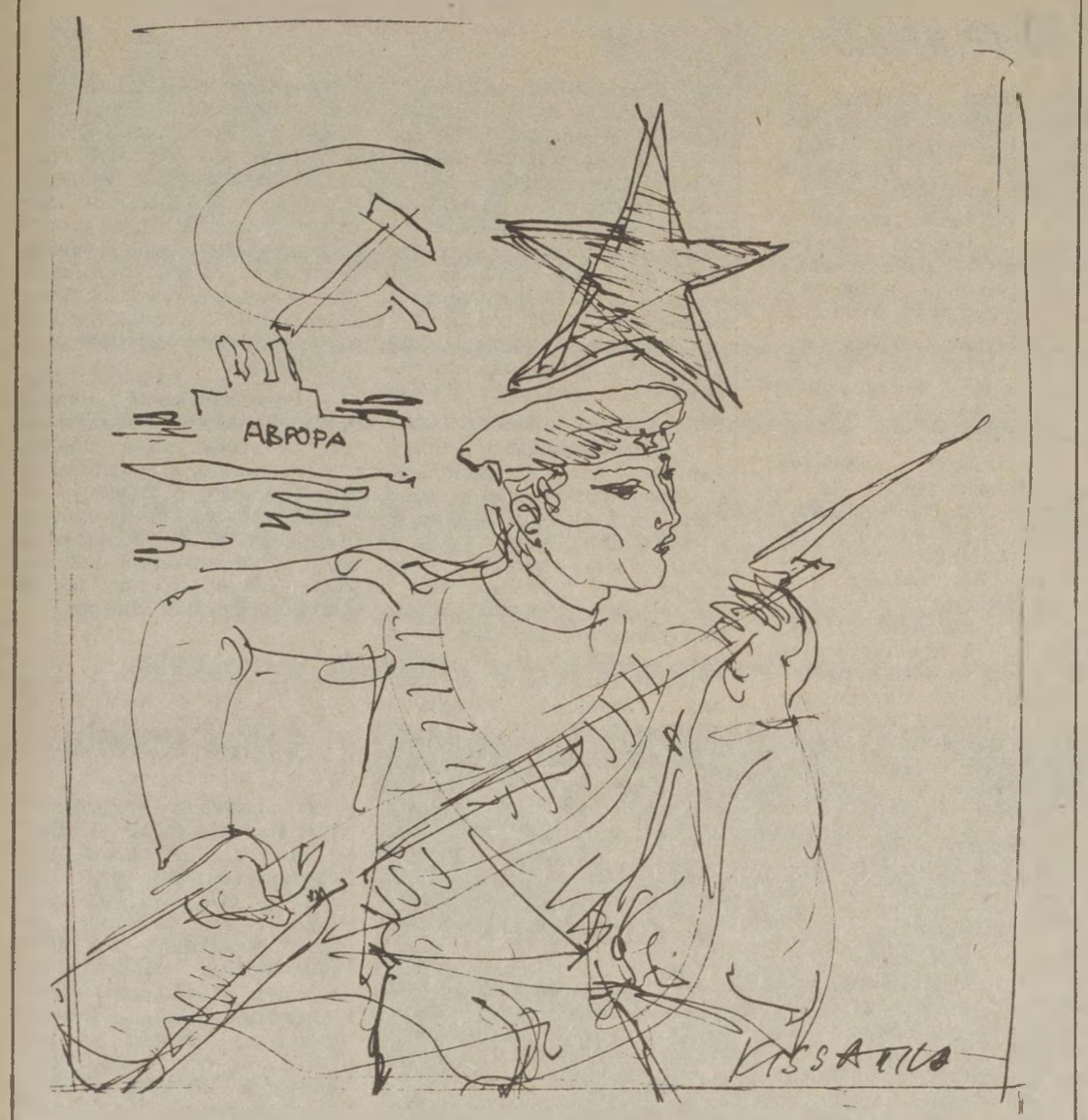
— *Ez a virágbemutató lehetővé teszi, hogy szorosabbra fűzzük a kapcsolatot a többi kertészettel. Arra is módot ad, hogy kicseréljük tapasztalatainkat, észrevételeinket* — vélekedik a másik brigádtag, Pesel Mária.

— Megszerveztük, hogy felváltva vállaljuk az ügyeletet a kiállítás ideje alatt. Az ügyeletesnek kell fogadni és végigkalauzolni a vendégeket — veszi át a szót *Mérő László.* — Az érdeklődőket igyekszünk hasznos szaktanácsokkal ellátni.

Az eddigi tapasztalatok alapján elmondhatjuk, hogy a Petőfi szocialista brigád cserepes dísznövény-bemutatója jól sikerült.

— csik —

ÉLJEN NOVEMBER 7.!



Húsz év után újra Magyarországon

A JÖVŐ ÉV MÁJUSÁBAN BALATONFÜREDEN KERÜL SOR A 34. NEMZETKÖZI VASUTAS ESZPERANTÓ KONGRESSZUSRA

Az eszperantisták növekvő tábora évről évre különböző helyi, országos, sőt nemzetközi találkozókat, konferenciákat, kongresszusokat rendez. Az első nagy sikerű eszperantókongresszust 1905-ben Franciaországban *(Bologne-su-Mer)* rendezték, amelyen 20 országból kereken 680 eszperantista vett részt. Eddig 65 úgynevezett egyetemes kongresszus volt, melyek közül kettőt, 1929-ben és 1966-ban, Budapesten tartottak. Főleg Európa fővárosaiban, nagyobb városaiban került sor ezekre a nagy találkozókra, de számos esetben Amerika, sőt egy esetben Izland — *1981-ben Brazília vállalta a szervezést.*

A kongresszuson a hivatalos program mellett alkalom kínálkozik a nyelvet beszélők szolidaritásának és a nyelv sokoldalú felhasználhatóságának bemutatására, bizonyítására is.

A kongresszuson részt vevő 20-25-féle anyanyelvű — de emellett egy közös nyelvet is értő, beszélő több száz eszperantista együttérzését fokozza, együttműködési készségét és a nemzetközi nyelv ügyének sikerébe vetett hitét növeli *a tolmács nélküli személyes kapcsolatok sikerélménye.*

A különböző szakirányú eszperantószervezetek önálló konferenciák, kongresszusok megszervezésével egyre értékesebb munkát végeznek. A szakmai ismeretek gyarapítását elősegítő üzemlátogatások, tapasztalatcserék, bemutatók és főleg a kiváló szakelőadók eredeti eszperantó nyelvű előadásai még a más szakterülethez, érdeklődési körökhöz tartozók számára is vonzóvá teszik ezeket a rendezvényeket.

Az ismertebb ilyen szakirányú szervezetek rendezvényei közül megemlítjük a vasutas, pedagógus, tudományos, ifjúsági rendezvényeket és a világbékemozgalom-konferenciát.

A II. világháború óta évente május elején rendezik a vasutas nemzetközi kongresszusokat. *Anglia, Ausztria, Belgium, Bulgária, Dánia, Franciaország, Finnország, Hollandia, Jugoszlávia,* a *Német Szövetségi Köztársaság, Norvégia, Olaszország, Spanyolország, Svédország* mellett 1962-ben *Budapesten* hazánk is rendezett már ilyen szakmai kongresszust. Ez évben a Német Szövetségi Köztársaságban, a Duna menti történelmi városban, *Regensburgban* került sor a 33. és jövőre, húsz év után újból Magyarországon — ezúttal *Balatonfüreden* — kerül sor az Internacia Fervojista Esperanto Federacio (IFEF) 34. nemzetközi vasutas eszperantó kongresszusára.

Ezeken a kongresszusokon Európa csaknem minden országából (az utóbbi években Japánból is) több száz vasutas eszperantista, nyugdíjas és családtag találkozik. Közös nyelven, tolmács nélkül cserélik ki gondolataikat, és mozgalmi, kulturális program keretében egy héten keresztül szemléltetően bizonyítják szakterületükön a nemzetközi nyelv — az eszperantó — alkalmazhatóságát és azt, hogy annak előfeltételei közös erőfeszítéssel aránylag elég rövid idő alatt megteremthetők.

A vasutas eszperantisták is évről évre folyóiratokat, tanulmányokat, szakelőadásokat adnak ki, szakszótárak, vasútüzemi segédkönyvek fordításait készítik, ilyen munkákban tevékenyen közreműködnek. Tervszerűen elősegítik, hogy a szükséghez mérten megfelelő szakirodalom álljon az érdeklődők rendelkezésére.

Az emlékezetes 1962. évi, budapesti vasutas eszperantó kongresszust nemcsak mint a legnagyobb, hanem a legjobban szervezett és legsikeresebb ilyen rendezvényként emlegetik. Az akkori sajtóvisszhang és az utána kapott elismerő levelek tömege igazolta, hogy a szocialista és a világ más országaiból érkezett *ezer résztvevő értékes és feledhetetlen élményekben gazdagodva tért haza.* Joggal remélhető, hogy a kongresszus vendégei nem kis számban az újból visszatérők, a húsz év előtti kongresszus volt résztvevői, 1982. májusában Balatonfüreden is kedvező tapasztalatokat szereznek majd.

Dr. Bácskai István

Ketykó István:

Novemberi szonett

Így reggel, ha megzörren a tábla
és sóhajt, sír a kukoricaszár
valahol fácánkakas hangja száll
párját hívja rikkantva a bálba

a jegenye omló ködbe mártva
csak a megszokott jeladásra vár
majd indul ő is — ruhája nincs, már
ledobta a rozzant téli ágyra.

A sín álmában éleset jajdul
később halkan, édesen felnevet
hangjára egy harang aprót kondul

köszöntik a most kelő lelkeket
és hirtelen minden megbolondul
szavuktól — fény lepi a kerteket.

Bíró László

PÁLYAMUNKÁSOK

Verejtékcsöppek marnak,
hólyagos minden tenyér,
ütemre űz a krampács:
sokaknak kell a kenyér.

Város lesz a szibériai kis faluból

Épül Tinda, a BAM fővárosa



Az épülő város madártávlatból

A Bajkáltól a Csendes-óceánig húzódó 3200 km hosszú Bajkál—Amúr vasúti fővonal fővárosának *Tindát* tartják. A korábbi kis faluban 5 évvel ezelőtt húzták fel az első 8 emeletes házat. Azóta 30 van belőlük. Elkészült 3 iskola, 3 óvoda, egy kórház és egy szolgáltatóház is. Az elmúlt ötéves tervben 170 ezer négyzetméter állandó és több mint 400 ezer négyzetméter ideiglenes lakóterületet létesítettünk. Most kezdjük nagyszabású városépítési programunkat, melyben több mint 80 építő és szakipari vállalat vesz részt.

— Milyen lesz a városkép öt év múlva?

— *Elsősorban a Bajkál—Amúr vasúti fővonal pályaudvara tűnik majd szembe. A város lakosságának száma megközelíti a 70 ezret. Tindának két fontos jellemzője van: határmas közlekedési csomópont és ugyanakkor modern város.*

A diszpécser egyetlen gombnyomás segítségével szabályozhatja a nyerjungri szenet, az udokáni rézércet és a faanyagokat szállító vagonok mozgását.

Most épül egy étterem, eszpresszó és egy filmszínház. A mellette található fenyőerdőben helyezzük el a sport- és szabadidő-központot.

Ma még alig látható a város közigazgatási központja, ám építése már javában folyik. A 70 méter széles sugárút legimpozánsabb épülete a hangversenyterem lesz. Szép építészeti létesítménye lesz a városi tanácsháza is.

— Nem zavarja majd a városképet az olajraktár, a dolgozók ellátását biztosító hús- és tejipari kombinát, valamint a ruhagyár?

Az építkezés megkezdése előtt a habarovszki szociológusok részvételével felméréseket végeztünk. Városunk lakóinak döntő többsége újonnan költözött e területre. A kérdőívek tanúsága szerint 25 százalékuk itt kíván letelepedni. Ez az önmagában nem kis szám azt mutatja, hogy még inkább meg kell ismertetnünk az itt dolgozókkal azokat a terveket, amelyek a vasútvonal megépítése után a város fejlesztését irányozzák elő. Ennek érdekében rendszeres találkozókat szervezünk a városi munkáskollektívákkal. Az idei ötéves terv első évét elsősorban szociális, kulturális és szolgáltató létesítmények építésére fordítjuk, méghozzá úgy, *hogy 1981-ben 2 millió rubelt költünk az életkörülmények javítására.*

Reméljük, hogy így munkaerő-problémáinkat könnyebben oldhatjuk meg.

Ravil Biktagirov
(APN)

TÚL AZ ÉPÍTKEZÉS FÉLIDEJÉN

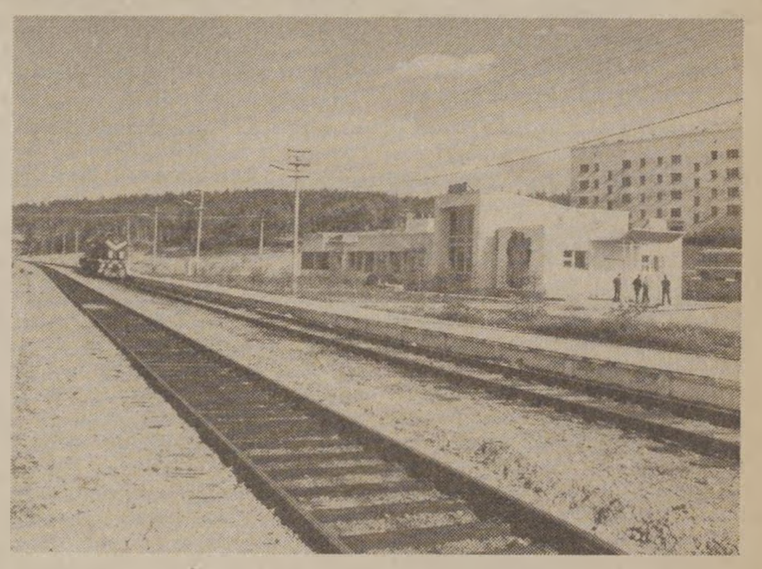
Ilyen ma a Bajkál–Amur vasútvonal

Egyre messzebb és messzebb jutnak az acélsínpárok a soha nem járt tájakon. Egy-egy elkészült szakasz forgalma azonnal megindul. *A BAM 1639 kilométere, vagyis a tervezett vasútvonal fele már működik.*

— Hogyan tudnak Önök dolgozni egy félig kész vasútvonalon? — A Bajkál—Amúr fővonal vasútigazgatóságának vezetője, *Lev Lotarev* felel az APN tudósítójának kérdéseire.

— *A BAM jelenleg három összeköttetés nélküli vasútvonalat alkot. Mindegyikük kapcsolódik azonban a transzszibériai vasútvonalhoz.* A BAM szállítóképessége ennek ellenére imponáló. Az eddig elkészült részek teljesítményét leginkább azzal jellemezhetném, hogy naponta 5 ezer vagont közlekedtetünk. Természetesen figyelembe kell vennünk, hogy a vasútvonal széles nyomtávú, és az örök fagy birodalmában húzódik. Számolni kell az építési hibákkal, be kell járatni a technikát és megteremteni az üzemeltetés szervezeti feltételeit. A három eddigi vonalhoz, vagyis a tindaihoz, az észak-bajkálihoz és az urgalihoz hamarosan csatlakozik a fevralszkojei. A BAM-on már több mint 11 millió tonna népgazdasági szállítmányt továbbítottunk.

— A BAM-ot az évszázad vasútvonalának nevezik. Ez a műszaki ellátottságában is visszatükröződik?



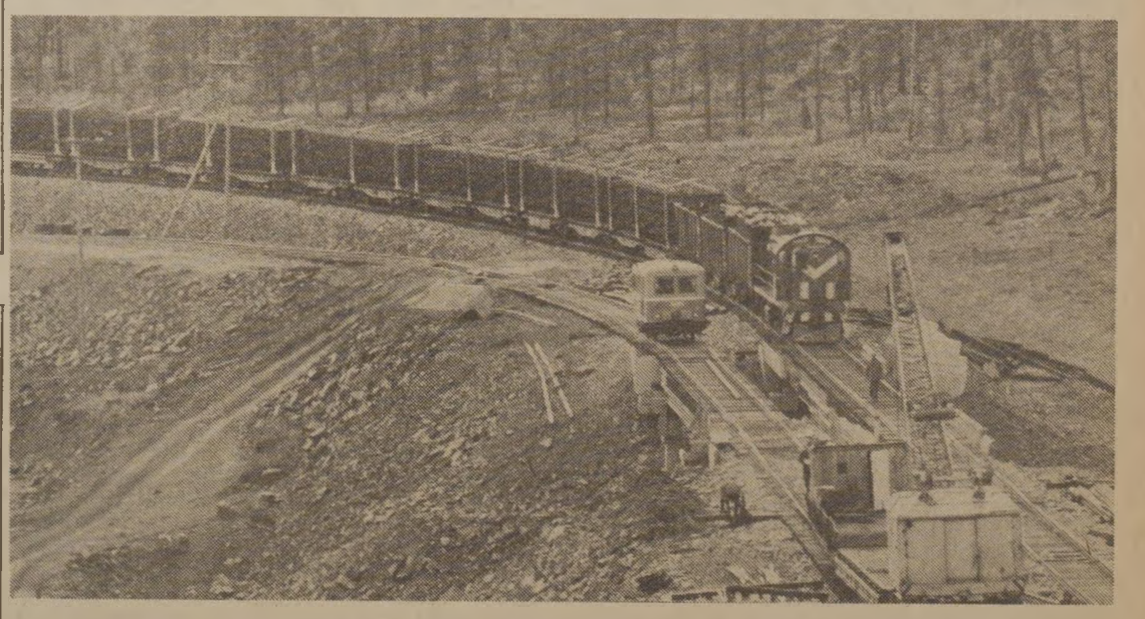
Jánkán állomás új felvételi épülete

— Kezdjük az alappal, magával a vasútvonallal. A sínek képesek ellenállni a szibériai fagyoknak. Egyszer megtörtént, hogy az egyik szerelő lejtett egy kulcsot a sínre. A szerelőkulcs a nagy hidegben darabokra tört. *A természeti sajátosságokat figyelembe véve készülnek a mozdonyok is.* A kísérleti példányok már úton vannak. A nagyobb teljesítmény, a gazdaságosság és a fagyállóság mellett előny az automatika. A nyugati villamosított vonalon olyan elektromos mozdonyok közlekednek, amelyek a lejtőn haladáskor vagy a fékezéskor nyert energiát visszajuttatják a hálózatba.

A közlekedést korszerű diszpécserhálózat segíti. A diszpécser gyakorlatilag egyedül képes irányítani egy egész vasútszakasz forgalmát. Ehhez különleges kábeleket fektetünk le, automatizált telefon- és távíró-összeköttetést létesítünk.

A pályaudvarok az országban a legjobbak lesznek, mind építészeti megformálásukat, mind az utasoknak nyújtott kényelmet tekintve.

(APN)



A dízelmozdony előreszerelt sínmezőkkel rakott vagonokat vontat a munkahelyekre

Budapesten megalakult a Haladás Baráti Köre

A fővárosban október elsején megalakult a *Szombathelyi Haladás VSE Baráti köre.* Az más szakterülethez, érdeklődéelőzményekről *Csigó Szabolcs*, a vasutasklub ügyvezető elnöke tájékoztat:

— A legutóbbi közgyűlésünkön Szombathelyen megjelent *dr. Szegedi József* monori ügyvéd. A sportegyesület vezetőinek a lelkes sportbarát felajánlotta, hogy a Budapesten élő nagyszámú Haladás-szurkolót baráti körbe tömörítené, ha erre felhatalmazást kapna.

A megbízás megtörtént, és ennek eredményeképpen alapos szervező és előkészítő munka után letrehozták a csoportot. A MÁV Magasépítési Főnökség kultúrtermében — az V. kerületi Hazafias Népfront segítségével — megalakult a Haladás Baráti Kör. A kör elnöke *dr. Sütő Kálmán*, a Szabványügyi Hivatal elnökhelyettese, főtitkára a szervező, *dr. Szegedi József*, alelnöke *dr. Németh István* szentendrei városi, járási vezető ügyész lett.

Az alakuló ülésen a Haladás vezetői és a fővárosban tartózkodó labdarúgói mellett ott volt *dr. Gonda György* államtitkár, az Országos Környezet- és Természetvédelmi Hivatal elnöke.

Munkahelyi olimpia Dombóváron

A dombóvári *Fatelítő* sporttelepén évek óta rendszeresek a sportvetélkedők. A közelmúltban a MÁV Anyagellátási Igazgatósághoz tartozó üzemek — a püspökladányi, a tokodi és a dombóvári fatelítő, az Anyagellátási Igazgatóság, valamint a központi osztószertár és a Landler osztószertár — dolgozói, mintegy 180-an találkoztak.

A munkahelyi olimpia keretében rendezett tömegsportversenyen a résztvevők öt sportágban — labdarúgásban, asztaliteniszben, sakkban, tekében és lövészetben — mérték össze tudásukat.

Labdarúgásban a tokodiak lettek az elsők. Férfi sakkban és női tekében dombóvári, férfi tekében és női asztaliteniszben püspökladányi siker született. Férfi asztaliteniszben a Landler osztószertár, női lövészetben a központi osztószertár csapata végzett az első helyen.

Összesített pontversenyben: *1. Dombóvár 34; 2. Püspökladány 21; 3. a Landler 12 ponttal.*

A Legeredményesebb Női Sportoló címet Papp Pálné dombóvári dolgozó érdemelte ki. A férfiak legjobbja pedig *Zagyva Sándor* püspökladányi dolgozó lett.

MHSZ-lövészverseny a miskolci járműjavítóban

Hagyomány már a miskolci járműjavítóban, hogy a fegyveres erők napja alkalmából megrendezik az MHSZ-lövészklub versenyét. Először a miskolci szolgálati főnökségek közötti kispuska-lövészversenyre került sor, melynek eredménye a járműjavító sikerét hozta. Csapatversenyben a nők első, a férfiak második helyezést értek el. Egyéni versenyben *Budai Jánosné* végzett az első helyen, a férfiaknál *Hajkó János* a harmadik helyet szerezte meg. Mindketten a járműjavító versenyzői.

A szocialista brigádok között meghirdetett üzemi versenyben, kispuska fekvő helyzetből, 22 szocialista brigádból 80 brigádtag vett részt. Az első helyezést a gépi megmunkáló osztály *Zalka Máté* szocialista brigádja, a másodikat a *dr. Csanádi György* technológiai szocialista brigád, a harmadikat pedig a gépi megmunkáló osztály kovácsoló részlegének *dr. Münnich Ferenc* szocialista brigádja szerezte meg.

MHSZ-brigád Debrecenben

Sikeres fiatalítás

A MÁV Debreceni Üzemfőnökség átszervezett vontatási *MHSZ szocialista brigádja* a tavalyinál is több társadalmi munkaórát már eddig *100 százalékkal túlteljesítette.* A Jókai utcai Postás óvodában tevékenykednek. Nagytakarítással segítették az őszi beindulást, felújították a vízcsapokat. Rendszeresen látogatják az óvodát. A városi MHSZ lőterének kialakításakor több mint 60 óra társadalmi munkát végeztek.

Mindnyájan mozdonyvezetők, s egy emberként vettek részt a vontatási főnökségnél szervezett tisztasági tavaszi felkészülésben. Tervük még, hogy eredményesen kapcsolódjanak be a „Dolgozz hibátlanul!" mozgalomba, s részt vegyenek az MHSZ programjaiban szereplő *versenyeken, vetélkedőkön.*

Sikerült az átszervezés, a fiatalítás, eredményesen vezeti kollektíváját az új brigádvezető: *Varga Sándor.* A tavalyihoz képest *jóval többet* tett és tesz a brigád, hogy méltó lehessen a többször ezüst és bronz fokozattal kitüntetett elődjéhez.

Az NyVSSC bajnoknője

Már a jövő évi EB-re készül



Kissné Petrika Ibolya, a Nyíregyházi Vasutas Spartacus futóbajnoka jól sikerült felkészülési időszak után vágott neki a salakpályás idénynek. *Molnár István* edzővel részletesen kidolgozták a versenyek és a közbeeső időszak edzéstervét. 1969-től dolgozik a mester irányításával, s annak ellenére, hogy testnevelés szakos tanárnő, meggyőződése: *szükség van valakire, aki hozzáértéssel irányítja a legtudatosabban készülő versenyzőt is.*

Az eltöltött sikeres évek száma — az edző és a versenyző erőfeszítésének eredményeként — az idén tovább gazdagodott. Első helyre kívánkozik a 400 méteren nyert *magyar bajnoki* cím, de ugyancsak jelentős Norvégiában az EK elődöntő, amelyet a jugoszláviai „A" kategóriás verseny követett.

Az egyéni versenyt is szereti Ibolya, de *számára az igazi a csapatverseny*, ezért kedveli a 4x400 méteres váltófutást.

— *Ebben az évben nem zavart sérülés, úgy érzem, sokat fejlődhetek még és a váltónak hasznos tagja leszek* — mondta.

Már készül a jövő évi Európa-bajnokságra és a nagyon várt, 1984-es *olimpiára.* A moszkvai nem úgy végződött, ahogy ő tervezte. *Még ma sem tudja az indokot, miért maradt ki a döntőben a váltóból...* A következő világversenyen szeretne bizonyítani. A sikeres továbbhaladáshoz nagy segítséget nyújt férje, *Kiss László*, aki az NyVSSC edzője, valamint közvetlen környezete.

No és még valami segítene sokat — *egy igazi fedett pálya.* Így minden edzőtáborozás távolléttel jár, de szükség van rá a jó felkészülés érdekében. Vannak, akik *a másik egyesületnél meglevő lehetőségekre* hívják fel a versenyzők figyelmét, nem minden cél nélkül. Ám Petrika Ibolyát mindezek az ajánlatok hidegen hagyják. *Marad szabolcsinak és nyíregyházinak*, az ottani sportrajongók örömére.

Zsoldos Barnabás

ITT A RUHA, HOL A RUHA?

Szervezetlen átszervezés

A hatvani körzeti üzemfőnökség ez év augusztusában alakult meg. Az oda tartozó állomások dolgozói ennek tényét nemcsak hivatalosan, hanem adminisztrációs ügyeik nehézkesebb intézéséből is érzékelték.

Többen kifogásolják ugyanis, hogy a vonalról — Selypről, Apcról, Pásztóról, Somoskőújfaluról, Újszászról, Pécelről stb. — Hatvanba kell utazniuk a ruhautalványok aláírása és átvétele végett. Azután — egy másik napon — Salgótarjánba vagy máshol működő szertárba kell vonatozniuk, hogy oti megkapják járandóságukat. Korábban a dolgozók mindent rövid úton megkaptak szolgálati helyükön. Aligha hihető, hogy az átszervezéssel a ruhaátvételt nem lehetett volna ésszerűbben megszervezni, kiküszöbölve a dolgozók fölösleges, napokat igénybe vevő utazgatásait.

Szűcs Ferenc

A magyaros vendéglátás vonzza a külföldi turistákat

Mint arról lapunk hasábjain már hírt adtunk, az Utasellátó Vállalat mozgószolgálata a nyári hónapokban Hegyeshalom—Siófok és vissza viszonylatban korszerű, az NDK-ban készült étkezőkocsijain szolgálta ki az NSZK-ból és Ausztriából a Balatonra utazó turistákat.

A külföldi szervező iroda *(Touropa, Alpen-See)* utaskísérő főtisztviselője, *Werner Ehrenpfort*, elismeréssel szólt az Utasellátó munkájáról.

— Egyre népszerűbbek ezek a hétvégi kirándulások. Az idén 50 százalékkal volt magasabb a részvétel, mint 1980-ban. Vendégeink egy része többször is visszatér önökhöz. Örömmel közölhetem, hogy az 1982. évi előjegyzéseink szerint 30 százalékkal lesz magasabb a részvevők száma. Ennek az a magyarázata, hogy vendégeink szeretik a Balatont, ezenkívül áraik még ma is — viszonylag — olcsók. Fogadtatásunk az étkezőkocsiban s személyzetük előzékenysége dicséretes — fejezte be értékelését a Sonderzug-Betriebs Gesellschaft egyik vezetője.

Drégely Vilmos

VAN MIT KITENNI...

A körmendiek faliújsága

Két falitábla található a körmendi vasútállomás peronján. A forgalmi iroda közvetlen közelében lévő falitáblák egyikét a párt, a másikat a szakszervezet mondhatja magáénak. A szakszervezeti Híradón a helyi események leírása mellett, évek óta helyet kapnak a Magyar Vasutas legfrissebb számaiból válogatott írások.

Ottjártunkkor a lapnak az ifjúsági parlamentek előkészületeiről és a kollektív szerződés módosításáról szóló cikkei voltak kiollózva. Olvashattak az érdeklődők ezenkívül a vasutas szakszervezet elnökségi üléséről, a szombathelyi járműjavító dolgozóinak a neutronbomba gyártása elleni tiltakozó nagygyűléséről és arról a társadalmi munkáról, amelyet a vasi megyeszékhely vasutasai végeztek egy lakótelep szabadidőparkjának az építésénél.

— 1975 óta válogatjuk és tesszük ki a lap érdekesebb cikkeit, beszámolóit a faliújságra —, tájékoztat Kocsis Péter állomásfőnök. — A körmendi „háziújság" gazdája, a szakszervezeti bizottság. Előbb Varga Istvánné — szb-titkár, majd főbizalmi — gondoskodott a friss anyagok elhelyezéséről. Nyugdíjazása után utóda Pongrácz László forgalmi szolgálattevő, főbizalmi — a bizalmiak javaslata alapján — tűzi ki a vasutas újság egy-egy mindenki számára hasznosnak vélt anyagát.

A főbizalmi aznap nem volt szolgálatban, így az állomásfőnök folytatta tovább az üzemi demokrácia egy sajátos megnyilvánulási módjának az ismertetését:

— A körmendi vonatkozású anyagokkal a jövőben jobban szeretnénk politizálni saját magunk és a MÁV érdekében. Tervezzük egy-egy munkaterület dolgozóinak a megszólaltatását. Ezek közül először a takarítók véleményét akarjuk közölni. Hogyan tehet mindenki többet az állomás és a környezet tisztántartása érdekében. Elmondják véleményüket a takarékos fűtéssel kapcsolatban is most, az idény kezdetén.

— Valamennyi kisebb-nagyobb baleesetet, összes közrejátszó motívumával együtt a nyilvánosság elé tárjuk. A munka javítására, a hatékonyságra vonatkozó észrevételeket is tudatjuk a közvéleménnyel. Állomásunkon három és félezer utas — 500—600-zal több mint néhány éve — fordul meg naponta. Így a jövőben a munkaerő toborzására is szeretnénk felhasználni a peronon elhelyezett falitáblán lévő szakszervezeti híradót...

Sz. J. I.

Egy életen át pályamunkásként dolgoztak

A nagykanizsai pályafenntartási főnökségnél a közelmúltban ünnepélyes, baráti beszélgetés keretében vettek búcsút attól a tizenkét pályamunkástól, akik ebben az évben vonultak nyugdíjba.

Mint a beszélgetés során is kiderült, valamennyiüké szinte azonos életút: *mindenekelőtt a munka, kisebb-nagyobb örömökkel, megpróbáltatásokkal.* Nem tettek mást, mint igen mostoha körülmények között is fáradhatatlanul és becsületesen dolgoztak, *egy életen át a vasút érdekében.* Ezt köszönték meg a főnökség gazdasági és társadalmi vezetői egy-egy emléklap és szerény ajándék átadásával, a tegnapi hűséges munkatársak.

Nagy Antal Géza

HÍREK

— **Kommunista műszak a rokkantakért.** A szombathelyi biztosítóberendezési és fenntartási főnökség dolgozói a közelmúltban kommunista műszakokon vettek részt. A nyugat-dunántúli szolgálati helyeken kábelárkokat ástak, oszlopokat, vezetékeket bontottak és építettek. Az 1600 munkaórával kiérdemelt 22 600 forintot a vasúti rokkantak javára a MÁV Kórház baleseti utókezelő osztályának a számlájára fizették be.

— **Tapasztalatcsere.** A nagykanizsai körzeti üzemfőnökség gazdasági és társadalmi vezetőit látták vendégül a dombóvári üzemfőnökségen. A kanizsaiak azonos beosztású vendéglátóikkal beszélték meg a legfontosabb tennivalókat. A munkamegbeszélés után sportban is összemérték tudásukat. Tekében a hazaiak, labdarúgásban a vendégek bizonyultak jobbnak.

— **Múzeumlátogatás.** Az Aszód II. főpályamesteri szakaszának Haladás és Kossuth szocialista brigádja a közelmúltban meglátogatta a helyi, Petőfi Sándorról elnevezett múzeumot. A múzeumlátogatást brigádgyűlésen is értékelték.

— **Véradás.** Október első hetében rendezték meg a véradónapokat a miskolci járműjavítóban. A dolgozók 17 százaléka, összesen 218-an adtak vért. A véradónapokon kívül már az év folyamán rendkívül sürgős műtétekhez száz dolgozó járult hozzá vérével az emberi életek megmentéséhez. Ezt az üzemi egészségügyi tevékenységet Borsod megyei viszonylatban is elismeréssel nyugtázták.

— **Segítség a kórháznak.** A Tapolcai Körzeti Üzemfőnökség „Dobó Katalin" szocialista brigádjának tagjai — szabadnapjukon — 80 társadalmi munkaórát teljesítettek. A kollektíva a tapolcai kórház sebészeti osztályának nagytakarításából vette ki részét. Munkájukkal a rekonstrukció utáni gyógyítást segítették elő, melyért dr. Ládics Ottó osztályvezető főorvos és dr. Csonka László MSZMP-alapszervezeti titkár mondott köszönetet.

— **Könyvkiállítás.** A Landler Jenő járműjavító szakkönyvtára és a művelődési ház könyvtára a műszaki és közgazdasági könyvnapok alkalmából könyvkiállítást rendezett. Az október 20-án megnyitott kiállításon a könyvnapra megjelent könyveket az érdeklődők a helyszínen is megvásárolhatták.

— **Politikai vitakör.** A székesfehérvári körzeti üzemfőnökség tanácstermében a Landler Jenő KISZ-alapszervezet október 7-én politikai vitakört rendezett. A vitaindítót „A veszélyeztett helyzetű fiatalok" címmel Gere László, a Fejér megyei Rendőrkapitányság munkatársa tartotta. Az előadó arra is felhívta a jelenlevők figyelmét, hogy a vasút területén milyen feladatokkal segíthetik a fiatalok beilleszkedését a társadalomba.

— **Csillagászati hét.** A kiskunhalasi vasutas művelődési házban október 19—23-ig rendezték meg a csillagászati hetet, melynek programjában ismert csillagászok tartottak előadást.

— **Elismerő levél.** A szombathelyi épület- és hídfenntartó főnökség 6. számú tapolcai építésvezetőségének Batsányi és Petőfi Sándor szocialista brigádja évek óta patronálja a város 4. számú óvodáját és 1. számú iskoláját. Társadalmi munkájukat a városi pártbizottság levélben ismerte el.

— **Nyugdíjas-találkozó.** A Hatvan—Salgótarjáni Pályafenntartási Főnökség szakszervezeti bizottsága a közelmúltban nyugdíjas-találkozót rendezett Pásztón. A találkozón a múlt évben nyugállományba vonult dolgozók vettek részt. A tapasztalatcsere jellegű beszélgetés után a szakszervezeti bizottság vendégül látta a nyugdíjasokat, majd kiránduláson vettek részt a Mátrában.

— **Ismeretterjesztő előadás.** A közelmúltban Skóciáról tartott ismeretterjesztő előadást Czuczor Sándor gimnáziumi tanár Tapolcán, a Batsányi János Művelődési ház nyugdíjasklubjában. A filmvetítéssel és egyéb kiadványokkal szemléltetett előadásnak nagy sikere volt a hallgatóság körében.

A jövő vasútja

A Vasutasok Szakszervezete Benczúr utcai székházában a „Jövő vasútja" címmel előadássorozat indult. Az első előadását október 20-án tartották az NSZK vasútjáról. Az előadás-sorozat témái között szerepel: különleges átrakóberendezések Záhonyban, nagy sebességű vonatok a francia vasutakon, korszerű biztosítóberendezések, Budapest térségének vasútfejlesztése.

A soron következő előadásra november 17-én 16.45-kor, a VI. Benczúr u. 41. szám alatt, a II. emeleti tanácsteremben kerül sor.

— **Takarékos vasutasok.** A sárvári vasutasok önálló Kölcsönös Segítő Takarékpénztára 1960-ban alakult. A hetvenhárom vasutas havonta mintegy harmincezer forintot tudott félretenni a fizetéséből. A napokban a betéteket és kamatokat összevetve közel 330 ezer forintot vehettek fel a tagok. A KST kölcsönökkel is segítette a rászorulókat. Az elmúlt pénzügyi évben 74 alkalommal 115 ezer forint kölcsönt folyósított vasutas tagjainak.

LAKÁSCSERE

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

Elcserélném budapesti két szoba plusz étkezős, luxuskivitelű 67 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat kisebb budapesti tanácsira MÁV-dolgozóval. Minden megoldás érdekel. Telefon: 862-103 este 6 után.

Elcserélném Ludányhalászi megállóhelyen levő kétszobás (éléskamra, konyha, előszoba, gazdasági épületek) szolgálati lakásomat Salgótarján, Kisterenye, Pásztó térségében hasonló MÁV-, vagy bérlakásra. Cím: Módi Istvánné, Ludányhalászi vasútállomás.

Elcserélném rákospalotai, kettő plusz étkezőszobás, loggiás, komfortos lakásomat MÁV-dolgozóval kétszobás összkomfortos, vagy komfortos tanácsira. Érdeklődni 7 és 15 óra között a 409-511-es telefonszámon.

Elcserélném két szoba komfortos, 3. emeleti, napfényes, MÁV kezelésében levő lakásomat hasonló tanácsira, esetleg kisebbre is. Minden megoldás érdekel. Szörényi, Budapest, VI., Lehel u. 1. III. e. 13.

Elcserélném egri két szoba összkomfortos, első emeleti tanácsi, főbérleti lakásomat budapesti vagy környéki hasonló lakásra. Minden megoldás érdekel. Telefon: 19-61 Bp. Keleti levelező.

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 Lapkiadó Vállalat 1964 Bp. VII., Rákóczi út 54. Telefon: 224-818

Felelős kiadó: dr. Jandek Géza a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója

Csekkszámlaszámunk: MNB 215-11 050

81—4851. Szikra Lapnyomda, Budapest

Felelős vezető: Csöndes Zoltán vezérigazgató

ISSN 0460—6000

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXV. ÉVFOLYAM, 23. SZÁM — ÁRA: 1.30 FORINT — 1981. NOVEMBER 16.

A tartalomból:

Hárman a kitüntetettek közül — 2. oldal

Mit ér a szó... — 3. oldal

Egy korszak véget ért — 4. oldal

Mit írnak rólunk? — 6. oldal

Kitüntetések november 7-e alkalmából

A MÁV vezérigazgatóságon rendezett ünnepségen Mészáros András vezérigazgató-helyettes mondott beszédet

A Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 64. évfordulója alkalmából, eredményes munkájuk elismeréséül kitüntetéseket adományozott párt-, társadalmi és tömegszervezeti tisztségviselőknek, aktivistáknak, a fizikai és a szellemi munkában élenjáró dolgozóknak.

A kitüntetettek egy csoportjának *Losonczi Pál*, a Népköztársaság Elnöki Tanácsának elnöke, az MSZMP Politikai Bizottságának tagja az Országház kupolatermében nyújtotta át a magas kitüntetéseket.

A mozgalmi munkában hosszú éveken át eredményesen dolgozó tisztségviselőknek és aktivistáknak *Gáspár Sándor*, a Szaktanács főtitkára, az MSZMP Politikai Bizottságának tagja a SZOT székházban rendezett ünnepségen adta át a kitüntetéseket.

A KPM-hez tartozó főhatóságok és vállalatok élenjáró dolgozóinak a minisztériumban és a MÁV Vezérigazgatóságon rendezett ünnepség keretében nyújtották át a kitüntetéseket.



Mészáros András vezérigazgató-helyettes ünnepi beszédét mondja

A vezérigazgatóság konferenciatermében rendezett ünnepséget, melyen megjelent *Szemők Béla*, a vasutas-szakszervezet titkára, *Nagy Károly*, a vasúti főosztály pártbizottságának titkára nyitotta meg. Ezután *Mészáros András* vezérigazgató-helyettes mondott ünnepi beszédet, majd a kitüntetéseket *Onozó György* közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettes adta át. *(A kitüntetettek névsorát lapunk 2. oldalán közöljük.)*

Felért egy tapasztalatcserével

Menetrendi konferencia A MÁV Vezérigazgatóságon

Az ötnapos munkahétre való felkészülés jegyében menetrendi konferenciát rendeztek a MÁV Vezérigazgatóságon, amelyen részt vettek a megyék tanácsi szerveinek közlekedési szakemberei, és a Volán képviselője. A VI. ötéves terv második évi menetrendi időszakának személyszállítási feladatairól és a témához szorosan tartozó fejlesztési célkitűzésekről *Mészáros András* vezérigazgató-helyettes adott tájékoztatást. Külön kiemelte az ötnapos munkahét vasúti teendőit és az 1982-ben várható utasforgalom forgalomszervezési és személyszállítási intézkedéseit.

A jövő évben *a MÁV 278 millió utas elszállítását tervezi*, főleg hosszabb távolságokra, a vonatok utazási sebességének mintegy 4-5 százalékos emelésével, az eszközpark intenzívebb kihasználásával.

A menettartam rövidítésével kapcsolatban elmondotta, hogy a *Budapest—Szeged* között a villamosítás befejeztével, a *Budapest—Székesfehérvár* vonal korszerűsítése után, s a *Budapest—Miskolc—Nyíregyháza* és *Debrecen—Nyíregyháza* vonalra engedélyezhető magasabb sebesség révén 10-15, sőt húszperces menetidő-csökkenés is elérhető. A vasút fő- és a mellékvonalakon egyaránt alkalmazkodik a lépcsőzetes munkakezdéshez.

A menetrendi konferencia hasznos tapasztalatszerzéssel járt, mind a vasút személyforgalmi, mind a megyék közlekedési szakemberei számára.

Ötletnap Gyöngyösön

A MÁV Kitérőgyártó Üzemben

A MÁV Kitérőgyártó Üzemben évek óta hagyománya van az újítási és ötletnapok meghirdetésének. Ennek egyik célja, hogy az üzem dolgozóinak felhívják a figyelmét az újítás jelentőségére, egy-egy jó ötlet hasznosítására.

Az ötletpályázati nap meghirdetésének másik célja az volt, hogy az eddigieknél szélesebb körben derítsék fel a munkahelyeken a megoldásra váró feladatokat. Az energia- és létszámmegtakarításra külön is felhívták a figyelmet. Hangsúlyozottan kérték a munkavédelmi, a biztonságos, a gazdaságos, s a kulturált utazást megvalósító ötletek beadását és rámutattak az újítási feladattervben meghirdetett témák megoldásának fontosságára is.

A benyújtott 323 ötletből 113-at elfogadtak, *melyek után 21 800 Ft ötletdíj kerül kifizetésre.* Az ötleteknél az ötlettevő munkaköri kötelességét nem vizsgálták. Díjazásuk 100—300 Ft-ig történt.

A benyújtott ötleteket külön bizottság bírálta el, melynek tagja az egyszemélyi elbíráló, az újítási ügyintéző, a szakvéleményezők és a szakszervezeti bizottság képviselője volt. Az ötlet elfogadási és díjazási joga az egyszemélyi elbírálót illette meg, a bizottság többi tagja véleményezési és javaslattételi joggal bír.

Előzetes becslés alapján egy-egy hasznosításra kerülő ötlet jelentős megtakarítást eredményez. A kíselejtezésre kerülő villanyoszlopok felhasználásából például 160 ezer Ft megtakarítás várható; a nyílfogazású előüregelő szerszám kialakítása révén a kevesebb szerszámfelhasználás és a hosszabb élettartam mintegy 100-120 ezer forint megtakarítást jelent éves viszonylatban; a betéttuskók gyártása hengerelt hevederekből hegesztéssel anyag- és munkabér-megtakarítást eredményez, ami évente 150—160 ezer forint megtakarítást jelent.

A benyújtott 323, valamint az elfogadott 113 ötlet 98 százalékát szocialista brigádtagok adták be.

ELSZALADT A NYÁR

Jól vizsgázott a vasút a Balaton északi partján

Szezon utáni beszélgetés a tapolcai üzemfőnökségen

Az idei nyár eléggé kedvezett a nyaralóknak, üdülőknek, kirándulóknak. A több hetes háborítatlan kánikula fokozta a vendégjárást a Balatonnál. Erről beszélgettünk a tó északi partján húzódó vasútvonal vezetőjével, *Körmendy Lajos* mérnökfőtanácsossal, a tapolcai körzet üzemfőnökével.

— *A vasút idejében hozzáfogott a nyári forgalom megszervezéséhez. A műszaki és forgalmi intézkedésekkel egyidőben valamennyi állomásunkat parkosítottuk, csinosítottuk* — mondja. — *Az utasok jobb kiszolgálása érdekében növelni szerettük volna a jegyvizsgálók és a személypénztárosok számát, de ezt a legnagyobb erőfeszítésünk ellenére sem tudtuk megvalósítani.*

— A MÁV a nyári menetrend bevezetésével egyidejűleg a távolsági személyszállító vonatok „kiegészítésére" Tapolca és Balatonfüred állomások között Bz-motorvonatokat állított be. Úgy hírlik ezek fogadtatása nem egyértelműen volt jó.

— Igen. Ez az intézkedés tulajdonképpen kiváltotta az utasok elismerését, de *a motorvonatok kis befogadóképessége miatt egyes esetekben kritikát is kaptunk tőlük: néhány távolsági vonatot nem mentesítettek kellően ezek a szerelvények.*

Nem volt fennakadás egyébként a személykocsik biztosításában. Ünnepnapokon és hétvégeken — az utasok zavartalan visszaszállítása érdekében — öt vonatot 13-15 kocsival állítottak ki, ugyanakkor a zavartalan személyszállítás érdekében a hétvégeken *korlátozták a teherforgalmat.* A személyszállítási bevétel 1980. első felében 12,9 millió forint volt. Ezzel szemben az idén, ugyanebben az időszakban *14,6 millió forint értékű jegyet szolgáltattak ki a pénztárak. Három Balaton menti állomáson külön információs szolgálatot vezettek be.*

— Az előző évekhez hasonlóan ebben a szezonban is gondot okozott a személykocsik megfelelő műszaki felszereltsége és takarítása — folytatja Körmendy Lajos. — *A műszaki javítások folyamatos elvégzését nem a munkaerő hiánya, hanem az anyagellátási gondok nehezítették.* A takarítóknál mutatkozó létszámhiányt ésszerű átcsoportosítással, a műszaki üzemegység mosókapujának üzembe helyezésével és egy mozgó koosimosó-berendezés beállításával ellensúlyoztuk. Újításként még egy mosókapu felállításával kísérletezünk. Erőfeszítéseink eredményeként *egyszer sem futott takarítatlan kocsi a magyar tenger északi partján.*

— Az átlagosnál erősebb személyszállítási feladatok mennyiben nehezítették a teherforgalmat? — kérdeztem.

— *A számok igazolhatják, hogy az idei I—III. negyedévre előirányzott 2 millió 50 ezer tonnás áruszállítási tervünket 102 százalékra teljesítettük. Az év hátralévő részében még 540 ezer tonna árut kell elszállítanunk.* Annak ellenére, hogy három legnagyobb fuvaroztató partnerünknél az év utolsó negyedében lesz az általános karbantartás, bízunk abban, hogy a jónak mondható személyszállítási szezonunk után *évi teherszállítási tervünket is teljesítjük.*

Munkásgyűlés Szegeden

A szegedi igazgatóság vendége volt október 27-én *Török József*, a Szeged városi Pártbizottság első titkára. A vasútigazgatóságon *Balogh József*, a pártbizottság titkára és *Lovász Lázár* vasútigazgató tájékoztatta az igazgatóság területén folyó gazdasági és politikai munkáról. Ezt követően a vendéglátók társaságában Török József meglátogatta a szegedi vasúti munkahelyeket: a személypályaudvart, a rendezőpályaudvart, a kiskundorozsmai, a szeged-rókusi és algyői vasútállomásokat, a BFF munkahelyeit és az építési főnökség szegedi gépállomásának épülő műhelycsarnokát.

Délután a vontatási telep dízelcsarnokában munkásgyűlés keretében találkozott a szegedi vasutasokkal, időszerű politikai és gazdaságpolitikai kérdésekről tartott előadást.

Az egész napos programon részt vett *dr. Lugosi József*, a területi szakszervezeti bizottság titkára is.

A MUNKAHELYEN ÉS A KÖZÉLETBEN

A kitüntetés tettekre sarkallja a Gagarin szocialista brigádot

Sok évi példamutató, élenjáró munkájáért s 1980. évi kimagasló teljesítményeiért a *MAV Kiváló Brigádja* kitüntetést kapta a szombathelyi biztosítóberendezési és fenntartási főnökség celldömölki fenntartási üzemének *Gagarin* szocialista brigádja. Tartják-e korábbi lendületüket? — erről szerettünk volna meggyőződni Celldömölkön több mint fél esztendővel a kitüntetés átvétele után. A választ *Tarczi Kálmán* brigádvezetőtől kapjuk:

— *Ez magától értetődik* — mosolyodik el. — *Tizenhárom tagú kollektívánknak jelentős szerepe van abban, hogy az idei vasutasnapra sikerült a csomóponton egy 100-as telefonközpontot üzembe helyezni.* Nyolcvan órát dolgoztunk azon, hogy a szeptember elsejei iskolakezdésre működőképes legyen a helyi 1-es számú általános iskola írásvetítője, rádiója, televíziója, magnója, lemezjátszója és egyéb más oktatástechnikai eszköze. Brigádvállalásunk értelmében ezeket a felszereléseket év közben is mi javítjuk — természetesen ingyen.

— Havonta 3-4 órás elfoglaltságot jelent a ligetben levő KRESZ-park mechanikai és automatikus vezérlőinek a karbantartása — magyarázza Tarczi Kálmán. — Jelenleg egy csornai telefonközpont építésén dolgozunk. A telefonközpont-építések azért jelentősek, mert mi nem vagyunk építők, „csak" karbantartók.

— A Celldömölki Vasutas Munkás Sportegyesület futballpályáján öltöző és mosdó épül. Ebben az évben itt már 78 órát segítettünk. Egyik brigádtagunk, *Somogyi Imre* lakhelyén, Mihályházán ugyancsak sportöltöző építésénél tevékenykedett huszonhat órában.

Az elmondottakból úgy tűnik, a brigádnak minden szabad idejét leköti a társadalmi munka.

— Ez csak látszat. Minden tagunk valamilyen iskolába, tanfolyamra jár. A kollektíva tagjai számára társunk, *Bánáti László*, aki marxizmus—leninizmus szakosítót végzett, minden hónapban politikai beszélgetést vezet. Június 24-én brigádtagjaink a családtagjaikkal közösen Pécsen a Zsolnay-házat tekintették meg, majd július 30-án egy Nagycenk—Fertőd—Sopron buszkiránduláson voltak. Valamennyien részt vettünk a vasutasnapi sportrendezvényeken. Jutott még idő mozira, színházra és a helyi művelődési központban gyakori kiállítások megtekintésére is. *Brigádunk tagjai között van községi népfronttitkár, áfész-vezetőségi tag és ifjúságvédelmi bizottsági tag is.*

Az idén tavasszal újabb megtiszteltetés érte a Gagarin brigádot. A tavaszi BNV-n bemutatták a szocialista brigádunk két tagjának, *Horváth Ferencnek* és *Janikó Zoltánnak* a munkáját, az AH—34 típusú vasúti menetirányító berendezést. Erre a készülékre az országos Alkotó ifjúság budapesti bemutatóján figyeltek fel az illetékesek.

Sz. Jakab István

Berekfürdő fejlesztése

A záhonyi területi szb. kezelésében levő *berekfürdői üdülő* közkedvelt a vasutas családok körében. Az idén 56 család mintegy 250 tagja vette igénybe. Jó a víze, és általában elfogadható az ellátás is. Ezenkívül főzőcskézésre is lesz lehetőség, mivel jól felszerelt konyha áll majd rendelkezésre, ami az igényeket teljes egészében kielégíti.

A fejlesztés a helyi tanáccsal egyetértésben, a Vasutasok Szakszervezete anyagi támogatásával megy végbe. Erre a célra *1,4 millió forint áll rendelkezésre*, és feltétlenül számítanak a szolgálati főnökségek dolgozóinak társadalmi munkájára is.

Kitüntetések november 7-e alkalmából

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 64. évfordulója alkalmából — eredményes párt- és tömegszervezeti munkájuk elismeréseként — a Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa

MUNKA ÉRDEMREND ARANY FOKOZATA

kitüntetésben részesítette: Kazinczi Pál műszerész csop. vez., Északi Jj. Ü.; Kósa József szolg. főnököt, Záhony Üzemigazgatóság.

MUNKA ÉRDEMREND EZÜST FOKOZATA

kitüntetésben részesültek: Fehringer Károly szem. és okt. csop. vez., Bp. Építési Géptelep Főn.; Holló László Szertárfőn., MÁV Északi Orsz. Osztószertárfőn.; Horányi József kazánlakatos, Nyáregyháza Körz. Üzemfőn.; Jusits Gyula kocsilakatos csop. vez., Szombathely Körz. Üzemfőn.; Kovács J. Gyula igazgató, Békéscsaba MÁV Nevelőotthon; Milánkovics György okt. tiszt, Dombóvár Üzemfőn.; Takács Zsigmond mozd. vez., Vésztő Körzeti Üzemfőn., Valecsik Árpád lakatos csop. vez., Kisterenye Vont. Főn.; Varga László műsz. gazd. tanácsadó, KPM Vasúti Főoszt.

MUNKA ÉRDEMREND BRONZ FOKOZATA

kitüntetésben részesítette: Biben Axénia takarító csop. vez., Bp. Nyugati áll.; Földi János teher vágánygépkocsi-vez., Bp. Ferencváros Pft. Főn.; Fülöp Zoltán dízelmotorvez., Pécs Üzemfőn.; Gerencsér Imréné raktárkez., Szombathely Épület- és Hídfennt. Főn.; László Béla dízel-járművez., Pécs Körz. Üzemfőn.; Márton József lakatos csop. vez., Miskolc Jj. Ü.; Tamás Gyula ügyint. csop. vez., Bp. Vasútig.; Végh Anna ügyint. csop. vez., KPM Vasúti Főoszt.

A közlekedés- és postaügyi miniszter

KIVÁLÓ VASUTAS

kitüntető címet adományozta: Andor Imre munkavez., Nagykanizsa Pft. Főn.; Arki László kocsivizsg. csop vez., Székesfehérvár Körz. Üzemfőn.; Balatoni Károly személyzeti vez., MÁV Magasép. Főn.; dr. Dáni Mihály oszt. vez., Szeged Vasútig.; Balogh László tolatásvez., Záhony áll.; Egri István szakoszt. vez., KPM Vasúti Főoszt.; Gerner László tolatásvez., Kiskunhalas Körz. Üzemfőn.; Kecskés Gábor oszt. vez., Debrecen Vasútig.; Kocsis László ügyint. csop. vez., Miskolc Vasútig.; Kolhrusz Károly ügyint. csop. vez., KPM Vasúti Főoszt.; Körmendy Lajos körz. üzemfőnök, Tapolca Körz. Üzemfőn.; László József asztalos csop. vez., MÁV Balparti Épületfennt. Főn.; Mészáros Györgyné takarítónőnek, Szolnok Körz. Üzemfőn.; Németh Károly rend. forg. szolg. tevőnek, Győr Körz. Üzemfőn.; Orosz József vonatvez., Szentes Körz. Üzemfőn.; Pápai István meó csop. vez., Székesfehérvár Jj. Ü.; Péterfalvi Gyula akkumulátorkez., Szombathely Körz. Üzemfőn.; Szakos Károly építő-gépszerelőnek, Celldömölk Ép. Főn.; Szalai Gyula vill. szerelőnek, Dunakeszi Jj. Ü.; Szöllősy Zsófia vonatfelvevőnek, Bp. Ferencváros áll.; Varga Sándor kocsilakatos csop. vez., Szolnok Körz. Üzemfőn.

KIVÁLÓ MUNKÁÉRT

kitüntetésben részesítette: Ajtai István hivatalvez., BVKH; Balogh József szobafestő-mázolót, Szombathely Épület- és Hídfennt. Főn.; Bognár Sándor polg. véd. törzspar., Kaposvár Üzemfőn.; Deák Sándor vez. váltókez., Debrecen Körz. Üzemfőn.; Engi Józsefné ügyint., Szeged Vasútig.; Fehér József festő-mázolót, Bp. Jobbparti Ép. fennt. Főn.; Földi Béla rendészeti vez., Szolnok Körz. Üzemfőn.; Gógán Ferenc felépítm. munkavez., Terézvárosi Pft. Főn.; Győri Jánosné vonatvez., Füzesabony Körz. Üzemfőn.; Halász József áll. főn. h., Zalaegerszeg Körz. Üzemfőn.; Kakszi János dízelmozd. vez., Miskolc Körz. Üzemfőn.; Késmárki Mihály pályamunkást, Kovács József heg. csop. vez., Bp. Építési Főn.; Losonczy Gyula oszt. vez. h., KPM Vasúti Főoszt.; Nagy P. József fizikai csop. vez., Jászkisér Építőgépjav. Ü.; Nyitrai Károly vill. szerelőt, Bp. Épületfennt. Főn.; dr. Papp Zoltán orvos-szaktanácsadót, Pécs MÁV Ter. Egészségü. Közp.; Pencz Antal munkavez., Szentes Ép. Főn.; Péntek Ferencné kocsitisztítót, Szolnok Jj. Ü.; Poór Péter kovács csop. vez., Székesfehérvár Jj. Ü.; Soós Jenő motorvez., Székesfehérvár Körz. Üzemfőn.; Szabó Ferenc rakt. Eperjeske áll.; Szabó József raktárkez., Pécs Szertárfőn.; Szarvas Gyuláné ügyint., Miskolc Vasútig. pártbizottság; Szákovics József mozd. átadót, Landler Jenő Jj. Ü.; Szücs Lajosné ügyint., KPM Vasúti Főoszt.; Tóth László vill. szerelőt, Miskolc Körz. Üzemfőn.; B. Varga András fuvarozásszervezőt, Rákos áll.; Varga József szekrénylakatos csop. vez., Szombathely Jj. Ü.; Vetési István magasépítm. munkavez., Szeged Épület- és Hídfennt. Főn.; Virág Károly ügyint., Bp. Vasútig.; Volosinovszki János titkárt, Debrecen Vasutasok Szakszerv. Területi Bizottsága.

MINISZTERI DICSÉRET

kitüntetést kaptak: Árva Pál diszpécser, Szeged Körz. Üzemfőn.; Benkó Benő festő, Bp. TBKF; Berki Imre szakmunkás, Debrecen Pft. Főn.; Csontos János vezénylőtiszt, Püspökladány Körz. Üzemfőn.; Dolányi Márk kocsivizsg., Bp. Keleti Csomópont Üzemfőn.; Estók Zoltán művez., Záhony Gépesített Rakod. Főn.; Filep József vágánygondozó, Miskolc Pft. Főn.; Gelb Ottó belső anyagmozg. csop. vez., Gyöngyös Kitérőgyártó Ü.; Horváth Gyula számvit. vez., Miskolc Okt. Főn.; Kántor János mechanikai műszerész, Északi Jj. Ü.; Lehőcz Tibor építésvez., Dombóvár Ép. Főn.; Lukács Józsefné főpénztáros, Bp. Kelenföld Körz. Üzemfőn.; Németh Antal vill. szer. csop. vez., Szolnok Jj. Ü.; Ökrös István főműv., Veszprém Körz. Üzemfőn.; Skultéti Emánuel pol. munkatárs, Vasutasok Szakszervezete; Szabó István ügyint., Bp. Vasútig.; Szalai József mozd. lakatos, Dunaújváros Üzemfőn.; Vas Imre dízelmozd. szerelő, Szolnok Körz. Üzemfőn.; Velencei István szakmunkás, Bp. VATUKI.

A MÁV vezérigazgatója

VEZÉRIGAZGATÓI DICSÉRET

kitüntetésben részesítette: Ambrus Mihály pályamunkást, Tapolca Pft. Főn.; Ákos József kőműves csop. vez., Miskolc Ép. Főn.; Balogh András munkavéd. ügyint., Záhony Üzemig.; Balogh László lakatost, Szeged Körz. Üzemfőn.; Barabás Rezső vonalkez., Mátészalka Pft. Főn.; Bari József vont. művez., Miskolc Körz. Üzemfőn.; Bányászi János szerszámlakatost, Szombathely Jj. Ü.; Becse Imre átmeneti pénztárost, Szerencs Körz. Üzemfőn.; Bene Ferenc motorszerelőt, Rákos Vont. Főn.; Berecz László fennt. és üzemeltetési csop. vez., Jobbparti BBFF; Béres József pft. egységvez., Kecskemét Pft. Főn.; Birkás József főpályamestert, Hatvan-Füzesabonyi Pft. Főn.; Bodnár Béláné bérelszámolási csop. vez., Miskolc Körz. Üzemfőn.; Bóza Lajos térfelvigy., Bp. Kelenföld Körz. Üzemfőn.; dr. Bőhm Irén felülvizsg. főorvost, Pécs Ter. Egészségügyi Közp.; Buzás Zoltán járműlakatos, Püspökladány Körz. Üzemfőn.; Csurgó Zoltán kocsirend., Békéscsaba Körz. Üzemfőn.; Draskovits Rudolf műszerészt, Debrecen BBFF; Elmont János vonatvez., Székesfehérvár Körz. Üzemfőn.; Farkasfalvi János mozd. vez., Nagykanizsa Üzemfőn.; Farkas István festő-mázolót, Debrecen Épület- és Hídfennt. Főn.; Felvégi Istvánné ügyint., MÁV Tisztképző és Továbbképző Int.; Fónagy László munkaügyi előadót, Bp. MÁV Közp. Feléptm. vizsg. Főn.; Földi József vez. pályamestert, Kiskunhalas Pft. Főn.; Für János raktárnokőt, Nyíregyháza Körz. Üzemfőn.; Hamar Mihály művez., Szajol Vill. Vonalfőn.; Harmath Istvánné szakácsnőt, Bp. Nyugati áll.; Horváth Zoltán hegesztő csop. vez., Székesfehérvár Jj. Ü.; Illés József csop. vez. előmunkást, Dombóvár Pft Főn.; Imre József vonatvez., Mátészalka áll.; Janzsó Tibor személyzeti vez., Szombathely BBFF; Jenei János lakatos csop. vez., Kaposvár Épület- és Hídfennt. Főn.; Juhász László főművez., Nyíregyháza Vill. Vonalfelügy.; Kiss Árpád árupénztr., Miskolc Körz. Üzemfőn.; Kiss István művez., Dunakeszi Jj. Ü.; Kiss József kőművest, Hatvan-Füzesabony Pft. Főn.; Kovács Miklós akkumulátortöltőt, Szerencs Körz. Üzemfőn.; Körmendi Géza térfőnököt, Miskolc Körz. Üzemfőn.; Lelesz István személyz. vez., Debrecen Ép. Főn.; Lesták István vill. mozd. vez., Bp. Keleti Csomóponti Üzemfőn.; Lovas Zoltán vonatvez., Miskolc Körz. Üzemfőn.; Lukács János kocsivizsg., Sopron Vont. Főn.; Maksa István kocsilakatost, Bp. Ferencváros Vont. Főn.; Mészáros István belső elli, Pápa Pft. Főn.; Molnár József vonatvez., Celldömölk Körz. Üzemfőn.; Nagy Kálmán szakmai gyakorl. oktatót, Celldömölk Ép. Főn.; Pacsika Ferenc vizsg. főkalauzt, Békéscsaba Körz. Üzemfőn.; Papp László rendszerfejl. csop. vez., MÁV SZÁMTI; Pál János rakt., Dombóvár Üzemfőn.; Pánovics Alajos dízelmotorvez., Kaposvár Üzemfőn.; Pénzes Józsefné szakszemélyzeti csop. vez., Debrecen Jj. Ü.; Ráplí Pál dízelmozd. vez., Szombathely Körz. Üzemfőn.; Regős János ügyint., Bp. Ferencváros Pft. Főn.; Sági Lajos személyzeti vez., Szombathely TBÉF; Sóspataki Sándor motorszerelőt, Bp. Építési Géptelep Főn.; Söregi Béla motorvez. Bp. Ferencváros Vont. Főn.; Szabó József ügyint., Északi Jj. Ü.; Szabó Szilveszter áll. főn., Kiskunhalas Körz. Üzemfőn.; Szekerczés Jánosné ügyvit. ellátót, Vasutasok Szakszervezete; Szikszai István munkavez., Bp. Rákosrendező MÁV Hídép. Főn.; Tóbi István jegyvizsg., Bp. Keleti Csomóponti Üzemfőn.; Tóbiás Katalin rakt. kez., Békéscsaba Szertárfőn.; Tóth György vonatvez., Tapolca Körz. Üzemfőn.; Tóth József pályamunkást, Hatvan-Salgótarjáni Pft. Főn.; Tóth Márton öntő csop. vez., Szeged MÁV Gépjav. Ü.; Urbancsek György műszerészt, MÁV Balparti BBFF; Varga György lakatost, Debrecen Jj. Ü.; Vass Ernő anyaggazdát, MÁV Anyagell. Ig.; Vásári Jánosné vízvizsgálót, Dunaújváros Üzemfőn.; Zelman Ferenc ügyint., KPM Vasúti Főoszt.



Onozó György közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettes átadja a kitüntetést Gógán Ferenc felépítményi munkavezetőnek (Laczkó Ildikó felvétele)

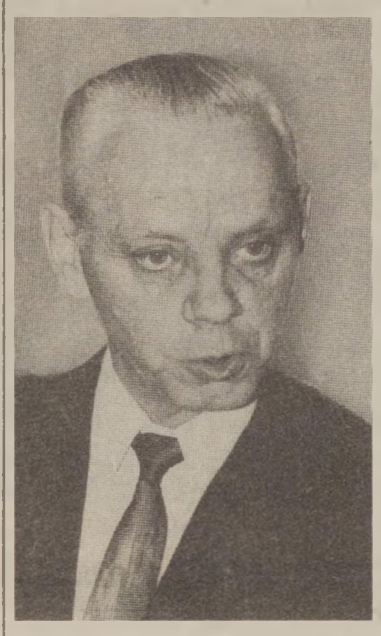
Hárman a kitüntetettek közül

Tóth Józsefet, a debreceni járműjavító főbizalmiját november 7-e alkalmából eredményes tevékenységéért a *Munka Érdemrend arany fokozatával* tüntették ki.

Közvetlenül a háború befejezése után részt vett az újjáépítésben és a helyi pártszervezet megalakításában. A járműjavítóban eleinte lakatosként dolgozott, majd 22 éven át csoportvezető volt. Most 56 esztendős. Munkáját megbecsülik. Ezt számos kitüntetés és oklevél is bizonyítja.

— Hogyan kapcsolódott be annak idején a szakszervezeti mozgalomba?

— A felszabadulás után kultúrosként tevékenykedtem, és a színjátszó csoportnak is tagja voltam. Akkoriban különösen fontosnak tartottuk, hogy megszerettessük az emberekkel az irodalmi és művészeti alkotásokat. *1946-ban léptem be a szakszervezetbe. Sokáig voltam műhelybizottsági titkár, majd főbizalmi lettem. Jelenleg 12 bizalmi munkáját irányítom.* Többségük tapasztalt mozgalmi munkás. De akadnak közöttük olyanok is, akik csak a legutóbbi választások óta bizalmiak. Rájuk nagyobb gondot kell fordítani.



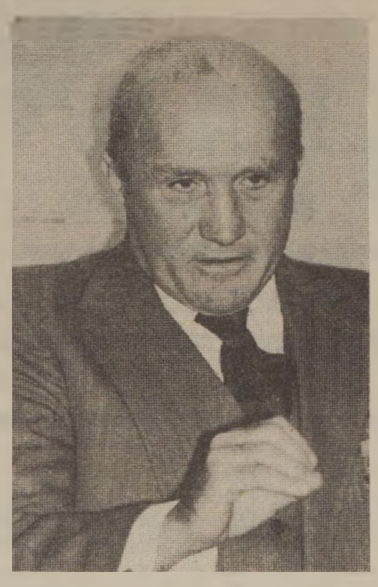
— Munkamódszere?

— *Nem szoktam megvárni, amíg mások kérnek tőlem segítséget.* A bizalmiakkal egy-egy értekezlet vagy testületi ülés előtt rendszeresen megvitatjuk a feladatokat. Úgy érzem, a mi kollektívánkban nagyon jó az információáramlás. Most, hogy a kocsiosztályon átszervezésre kerül sor, legfontosabb teendőnk az emberek tájékoztatása, a változások szükségességének indoklása. Hiszen csak így lehet megnyerni a dolgozókat a jó ügy számára.

Dr. Rábik Jenőt, a Szolnoki MÁV-Kórház és Rendelőintézet szülész-nőgyógyász főorvosát a *Munka Érdemrend ezüst fokozatával* tüntették ki. A főorvos évek óta társadalmi munkában látja el a kórház szakszervezeti bizottsági titkári teendőket.

— Mi jellemzi a kórház szakszervezeti életét?

— *Nálunk nincsenek főbizalmiak. A szakszervezeti bizottság 20 bizalmi tennivalóit szervezi, irányítja.* Ez nem okoz különösebb gondot, hiszen a kórház zárt rendszert alkot. Mindenki könnyen és gyorsan elérhető, mozgósítható. Az igazgató főorvos segíti, támogatja a munkánkat. Az osztályvezető főorvosok és a bizalmiak között is jó az együttműködés. A bizalmiak mindig hűen, és felelősséggel tolmácsolják a kollektíva véleményét az értekezleteken.



— Napjainkban mi foglalkoztatja leginkább a kórház szakszervezeti bizottságát?

— Talán furcsán hangzik, de azon fáradozunk, hogy legjobb tudásunk szerint segítsük a termelő munkát. Hiszen egyáltalán nem mindegy, hogy a vasutasok, főként a nők meddig betegek. Mindent elkövetünk a betegek mielőbbi gyógyulásáért. A megelőzésre is nagy gondot fordítunk. *Azt hiszem, szerencsés helyzetben vagyok, mert naponta nagyon sok vasutas lány és asszony keres fel a rendelésen, és minden alkalmat megragadok, hogy a szükséges vizsgálaton túl is a segítségükre legyek.*

Grósz Sándor 1956-ban került lakatos iparitanulónak a dunakeszi járműjavítóba. Ez az első munkahelye. Volt már bizalmi, műhelytitkár és tavaly óta főbizalmiként tevékenykedik. Dunakeszin javítják a 24,5 méteres, a belföldi négytengelyes kocsik többségét, valamint az orvosi, az étkező- és mérőkocsikat. Nem mindegy tehát, hogy az itt dolgozók hogyan teljesítik feladatukat.

— Hogyan befolyásolják a bizalmiak a termelési eredmények alakulását?

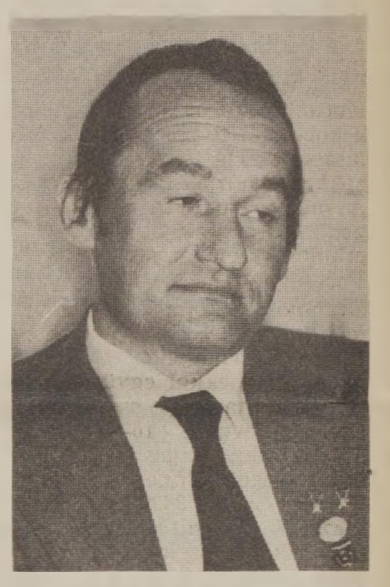
— *Lelkesíteni, agitálni kell az embereket. Öt bizalmi tartozik hozzám. Velük rendszeresen megbeszéljük a tennivalókat. Ha valaki nem jól végzi a rábízott feladatot, azzal elbeszélgetünk és igyekszünk megtudni, mi az oka a passzivitásának. Szeretnénk mindenkit meggyőzni arról, hogy a saját érdeke szorosan összefügg a kollektív eredmények alakulásával.*

— Vannak gondjaink is — folytatta. Velünk és a bizalmiakkal az oktatások keretében megismertették a jogokat és a kötelességeket. *Igen ám, de a gazdasági vezetők közül nem mindenki vette komolyan a bizalmiak tevékenységét.* Ebből nagyon sok vita adódott. Természetesen már ebben is előbbre léptünk. Ma már a gazdasági vezetők partnerként kezelik a bizalmiakat.

— Mi jellemzi a jó bizalmit?

— *Először is legyen jól felkészült, hogy a vitákban méltó partnere lehessen a gazdasági vezetőknek.* Lelkesen és fáradhatatlanul végezze el a feladatát. Legyen példamutató a gazdasági munkában. Sok még a tennivalónk ezen a területen is. De úgy érzem, a bizalmiak törekednek arra, hogy minél jobban megfeleljenek ezeknek a követelményeknek.

Grósz Sándor főbizalmit eddig végzett eredményes munkájáért a *Munka Érdemrend ezüst fokozatával* tüntették ki.



Szakszervezeti tisztségviselők kitüntetése

Ünnepség a SZOT székházában

November 7-e alkalmából, a SZOT székházában bensőséges ünnepség keretében kitüntetéssel jutalmazták a legeredményesebb munkát végzett szakszervezeti tisztségviselőket. **Földvári Aladárnak,** a SZOT elnökének ünnepi beszéde után **Gáspár Sándor,** az MSZMP Politikai Bizottságának tagja, a szaktanács főtitkára adta át a kitüntetéseket.

A Munka Érdemrend arany fokozata

kitüntetést kapta: **Tóth József,** a MÁV Debreceni Járműjavító Üzemének csoportvezető-helyettese, főbizalmi.

A Munka Érdemrend ezüst fokozata

kitüntetést kapta: **Grósz Sándor,** a MÁV Dunakeszi Járműjavító Üzemének lakatos brigádvezetője, szakszervezeti főbizalmi, szb-elnök; **dr. Rábik Jenő,** a MÁV szolnoki Kórház és Rendelőintézetének osztályvezető főorvosa, a Vasútegészségügyi Szolgálat szb. tagja.

A Munka Érdemrend bronz fokozata

kitüntetést kapta: **Aradi József,** a MÁV Kazincbarcikai Körzeti Üzemfőnökségének váltókezelője, a szakszervezeti bizottság társadalmi munkavédelmi felügyelője; **Leszák Lajos,** a Landler Jenő Villamos Vonalfelügyelőség művezetője, a szakszervezeti bizottság társadalmi titkára.

Büfé — közkívánatra

Pécsett — mint arról már hírt adtunk — a közelmúltban adták át rendeltetésének a korszerű, nyolcszintes üzemi szociális létesítményt. Új eseménynek számít azonban, hogy az épületet igénybevevők (tanfolyamhallgatók, értekezletek részvevői és a pihenési idejüket ott töltők) kívánságára az első emeleten büfét létesített az Utasellátó pályaudvari, 77-es számú üzeme. Az egységben büféárukat, presszókávét és szeszmentes italokat árusítanak.

Drégely

PÁLYÁZATI FELHÍVÁS

A Szakszervezetek Országos Tanácsa Kulturális, agitációs és propaganda osztálya és a Kórusok Országos Tanácsa felhívja a szakszervezeti szerveket és a közművelődési intézményeket

új ifjúmunkás és felnőtt munkás énekkarok alakítására.

Pályázati feltételek:

1. A megalakuló énekkar művészeti programja és közösségi tevékenysége szolgálja a szocialista közművelődés ügyét. Alapkövetelmény, hogy az új énekkar legyen képes népdalcsokrok, mozgalmi- és tömegdalok előadásán túl egyszerű két- és háromszólamú művek előadására is.

2. Az új énekkar lehetőleg 30—40 főnyi tagsággal kezdje meg tevékenységét. Kívánatos, hogy a kórusban minél több fiatal énekeljen és a tagok jelentős része a vállalat fizikai dolgozóinak és hozzátartozóinak köréből kerüljön ki. Célszerű, hogy az énekkarban az adott vállalat utánpótlási bázisát képező szakmunkástanuló intézet tanulói is vegyenek részt. A szakmunkástanuló intézetek önálló kórust is alakíthatnak.

A pályázatra alakult énekkarok művészi és közösségi tevékenységét 1983 tavaszán szakértői testület értékeli.

A megjelölt feltételeknek megfelelő énekkarok *20—20 000 forintos egyszeri működési támogatást kapnak.*

A szakértői testület véleménye alapján a művészeti és közösségi munkában legkiválóbb énekkarok *további 20 ezer forintos nívódíjban részesülnek,* és 1983 nyarán részt vehetnek a Szombathelyen rendezendő Országos Munkásdalos Találkozón.

A pályázatra alakuló énekkarok 1982. január 31-ig jelentkezzenek írásban a KÓTA Titkárságán *(Budapest, V. Vörösmarty tér 1. 1370).* A jelentkezéseket a szakszervezeti bizottság aláírásával fogadjuk el.

A borítékra kérjük ráírni: *„Új munkáskórus".*

Szakszervezetek Országos Tanácsa Kulturális, agitációs és propagandaosztály

Kórusok Országos Tanácsa

A SAVARIA MOZI ELŐCSARNOKÁBAN

Vasutas képzőművészek kiállítása

A képzőművészeti világhét és a Vas megyei munkásfilmnapok rendezvényeihez kapcsolódóan vasutas képzőművészek alkotásaiból rendeztek bemutatót a szombathelyi *Savária Mozi* előcsarnokában. A szombathelyi vasutasok Haladás Művelődési Háza képzőművész szakkörének 28 alkotásból álló első önálló kiállítását *Hajas Endre,* a területi szakszervezeti bizottság titkára nyitotta meg.

A szakkört a járműjavító munkásai alakították 1942-ben és jelenleg is ezek alkotják a működvelő képzőművészek nagy részét. A csoportot *Jaksa István,* majd *Radnóti Kovács Árpád* festőművészek vezették. 1977-től *Simon István,* az építési és hídfenntartási főnökségen dolgozó festőművész irányítja a szakkör munkáját.

Ebből a körből indult és lett országos hírű *Németh Mihály* és *Cs. Kovács László* szobrászművész. A tizenöt alkotó most bemutatott képeit a Népművelési Intézet zsűrizte. Az október 18-án zárult kiállítás anyagát később több vasutas és más kívülálló kulturális intézményben szándékoznak bemutatni.

Sz. Jakab

A művelődési bizottság jól látja

Az állami és a szakmai oktatás alapfeltétele a közművelődésnek

EREDMÉNYEK ÉS GONDOK A KECSKEMÉTI ÜZEMFŐNÖKSÉGEN

Kecskeméten a körzeti üzemfőnökség megalakulása a közművelődésben is változást eredményezett. A korábbi, széttagolt szakszolgálati művelődési bizottságok helyett egy, az üzemfőnökség egész területét átfogó bizottság alakult. A tizenhárom tagú művelődési bizottság olyan átfogó munkaprogramot és munkatervet állított össze, amely biztosítja az üzemfőnökség területén — a 402 kilométer hosszú vonalhálózat 42 szolgálati helyén — a közművelődési igények kielégítését. Természetesen e program keretében messzemenően figyelembe vették a helyi lehetőségeket s a szakmai sajátosságokat is.

A tanulás egyéni és közös érdek is

A művelődési bizottság abból indult ki, hogy a politikai, az állami és a szakmai oktatás alapfeltétele a közművelődésnek. *A magasabb iskolai végzettség megszerzése nemcsak az egyén, hanem az üzemfőnökség érdeke is.* Ezért határoztak úgy, hogy a lehetőséghez mérten minden általános iskolát nem végzett, de a koruknál fogva e hiány pótlásában még érdekelt dolgozókat bevonják a tanulásba. A munka melletti tanuláshoz pedig megadják az anyagi és erkölcsi támogatást.

Kecskeméten a kihelyezett általános iskolai képzésnek már hagyománya van. Tíz éve, hogy a Barnevállal és a környező üzemekkel együtt közösen indítanak osztályokat. Ezekben évente 10—12 vasutas szerez magasabb iskolai végzettséget. Ennek ellenére *jelenleg még 249 dolgozónak hiányzik a 8 általános iskolai végzettsége.* Ezek jó része fizikai dolgozó — főleg kocsitakarítói, váltókezelői beosztásban dolgozik. Az idén, a jelentkezők kis számára való tekintettel, az iskola a kihelyezett oktatást nem vállalta, így a jelentkező vasutasoknak is a dolgozók általános iskolájába kell járniuk. Az alapfokú iskolai képzésen kívül vasúti szakközépiskolában heten, gimnáziumban tizenketten, szakmunkás-szakközépiskolában tizennyolcan, különféle tanfolyamokon tizenheten, szakmunkásképzésben heten részesülnek. Egyetemen, főiskolán ketten, míg a marxista —leninista esti egyetemen öten tanulnak. A szakmai oktatásban a szakember-utánpótlás nevelését tekintik legfőbb feladatuknak. A gócoktatás megszervezése azonban akadályokba ütközik, s ez elsősorban megfelelő helyiség hiányára vezethető vissza.

Szabadpolcos góckönyvtár

A helyiséghiány lényegében egész közművelődési munkájukra kihat. A klubkönyvtár épülete már rég kinőtte az igényeket. Hiányoznak a megfelelő csoportos foglalkozást biztosító klubszobák. Egyetlen használható helyiségükben a góckönyvtár működik. *D. Tóth Sándor* könyvtáros, a művelődési bizottság kultúrfelelőse elmondotta, hogy a szabadpolcos könyvtár ötezer kötetes. Öt letéti könyvtáruk működik: *Kiskunfélegyházán, Városföldön a kötőtelepi munkásszálláson, Kecskemét-Alsón, Nagykőrösön és a kecskeméti 6-os mozgó pályamesteri szakaszon.* Egy-egy letéti helyen 200—300 könyvük van, amit évente két alkalommal cserélnek. Az olvasók köre főleg a nyugdíjasokból és a továbbtanulókból áll, de mind több szocialista brigádtag is megfordul a könyvtárban. Ők a különböző vetélkedőhöz, találkozóhoz keresnek és vesznek ki könyveket.

Egyre több szocialista brigád ismeri fel a munkás-művész találkozókban rejlő lehetőségeket. Író-olvasótalálkozó keretében járt Kecskeméten *Berkesi András, Moldova György,* rendszeres látogatóik a Bács-Kiskun megyében élő írók és művészek. A vonatkísérők *József Attila* szocialista brigádja *Pálfi Gusztáv* szobrászsal, a kereskedelmi Hámán Kató brigád a Kecskeméten élő festők egy csoportjával vette fel a kapcsolatot. Ennek eredményeként Pálfi Gusztáv kisplasztikáiból, valamint *Ökrös Jánosné* amatőr festményeiből már több alkalommal rendeztek nagy sikerű kiállítást, legutóbb most, november 7-én.

A klubkönyvtár segíti a brigávetélkedőkre, a különféle rendezvényekre való felkészülést. A versmondók körének tagjai ünnepségeken szerepelnek. A kör egyik tagja, *Pintér Mátyás* vonatvezető a kecskeméti városi munkásversmondók győztese lett. A kiskunfélegyházi Kossuth brigád tagjai pedig a szocialista brigádok városi szakmaközi döntőjében 17 csapat közül a harmadikok lettek.

A klubkönyvtár ad otthont a munkásakadémiáknak, a különféle TIT-előadásoknak. Különösen nagy sikere van a városi művelődési központ *„Így élünk ma"* előadássorozatának. Érdemes megemlíteni azt is, hogy a helyiséggondok ellenére eredményesen működik a fotóklub, az eszperantó szakkör, a fafaragók kis csoportja és az ebtenyésztők köre.

Emlékérem a megyei tanácstól

Az üzemfőnökség művelődési bizottsága figyelemmel kíséri a szocialista brigádok munkáját, kulturális és egyéb vállalásainak teljesítését. Példaként említik a személypénztárosok Kossuth brigádjának tagjait, akiket a közelmúltban a Bács-Kiskun megyei Tanács és a Hazafias Népfront megyei bizottsága *Településfejlesztési emlékéremmel* tüntetett ki. A brigád tagjai 60 méter járdát építettek egy mozgássérült fiatal lakásától.

Az egyszintes klubkönyvtár épülete mellett adták át az idei vasutasnapon az új szociális létesítményt. Igaz, ezt művelődési célokra nem lehet igénybe venni (csupán a megnyitáskor rendezték meg itt az igazgatóság szabadidő kiállítását), de azért sokat segíthetne a kecskemétiek helyiséggondjain. Mégpedig azzal, ha a két épület között pár méteres távolságot áthidalva, a klubkönyvtárat is bekapcsolnák a központi fűtésbe. Ezáltal télen jobban tudnák kihasználni a klubkönyvtár helyiségeit.

Gellért József

JUBILEUMI HANGVERSENY

Nyolcvanöt éves a Haladás férfikórus

Október 17-én, a kórus fennállásának 85 éves évfordulója alkalmával jubileumi ünnepséget és hangversenyt rendezett Szombathelyen a vasutasok művelődési házában a Haladás férfikar. A hangversenyen a vendéglátókon kívül további három — közöttük két vasutasegyüttes adott műsort.

Az ünnepségen megjelent *Nagy Lajos,* a megyei pártvégrehajtó bizottság tagja, a szakszervezetek Vas megyei Tanácsának vezető titkára, *dr. Balázs Ákos,* a vasutas-szakszervezet kultúr, agitációs, propaganda és sportosztály vezetője, *dr. Lugosi József,* a szegedi és *Hajas Endre,* a szombathelyi területi szakszervezeti bizottság titkára.

Baranyai Lászlónak, a járműjavító igazgatójának ünnepi köszöntőjét műsor követte. A kitüntetések átadására a hangverseny befejezése előtt került sor. A *Szocialista Kultúráért* kitüntetést *dr. Balázs Ákos* nyújtotta át *Jászfi Jánosnak,* az énekkar társadalmi vezetősége elnökének. Ugyanebben a kitüntetésben részesült *Gábriel Imre* és *Pálos László* kórustag 50, illetőleg negyvenéves tagságáért. Félévszázados munkájáért kapott még jutalmat *Baranyai László* igazgatótól *Molnár Jenő, Németh Imre* és *Tóth Ferenc.* Harminckilencen a magyar zenekultúra szolgálatában kifejtett eredményes tevékenységükért 5, 10, 20, 30, 40, 50 éves jubileumi emlékérmet kaptak.

Az egykori MÁV-műhely munkásai a Mileneum évében, 1896-ban alakították meg Szombathelyen a Haladás férfikart. Gondos szervezés, összetartás és gyakorlás után 1907-ben először Egerben léptek fel dalversenyen, ahol első díjat kaptak.

Hosszú évekig csak az országban szerepelhettek a főként mozgalmi dalokat éneklő vasutas férfiak. Az országhatár először 1929-ben nyílhatott meg előttük. A magyar munkások hangja meghatotta *Firenze, Nápoly, Velence, Milánó* és *Róma* közönségét. 1938-ban az országos dalosversenyen Székesfehérváron megnyerték a *Király-díjat.*

Az igazi, szabad kibontakozást a felszabadulás hozta a kórus életében. Valamennyi kulturális megmozdulás aktív közreműködői, az országos dalostalálkozók állandó résztvevői lettek. *Első ízben 1961-ben érdemelték ki a Szocialista Kultúráért kitüntetést.* Négy minősítő hangversenyen értek el *Aranykoszorú* fokozatot. A Vas megyei Tanács által alapított Derkovits-díjat 1975-ben kapták meg. Egy évvel később, *Aranykoszorú diplomával* ismerték el művészi fejlődésüket. 1978-ban az Országos Béketanács oklevelet adományozott a munkás énekkarnak. Az idén májusban tartott minősítő hangversenyükön *Fesztiválkórus* minősítést kaptak, amely rangos külföldi versenyszereplésekre is jogosít.

Az ötvennégy tagú kórus valamennyi külföldi útját siker övezte. Így maradt emlékezetes a hallgatóságnak és az énekkarnak a jugoszláv, az NDK, a bolgár, a lengyel és az osztrák turné.

A klasszikus hagyományok ápolása mellett a férfikar műsorán megtalálhatók a mai életet tükröző dalok, a munkásmozgalom régi és új kórusművei, valamint a szomszéd népek népszerű dalai. A járműjavító munkásaiból, alkalmazottaiból és nyugdíjasaiból álló kórus zenetanár karnagya: *Hajba Ferenc.*

Iskolát patronálnak

Két éve patronálja a táplánszentkereszti általános iskolát, óvodát és bölcsődét egy szombathelyi vasutas szocialista brigád. A vontatási üzemegység villanyszerelőkből álló *Ady Endre* ezüstkoszorús brigádja előbb a MÁV-nál bontott, de még használható anyagokból energiatakarékos fénycsöveket szerelt fel az oktatási, nevelési intézménynél.

Október 10-én újabb jelentős munkát végzett a tíztagú kollektíva. Az iskolépületre villámhárítókat szereltek. *A munka értéke megközelíti a 15 ezer forintot.*

A szocialista brigád végezte a múltban és a jövőben is ők fogják megjavítani a villamoshálózat hibáit, továbbá a mosógépeket, centrifugákat és porszívókat a táplánszentkereszti iskolában, óvodában és a bölcsődében.

A Pécsi Vasutas Fúvószenekar megvédte az „Arany lant"-diplomát

Három évenként kerül sor a fúvószenekarok minősítő hangversenyére. A díjak odaítélésénél döntő súllyal szerepel a három év zenei tevékenysége: a fellépések száma, s az előadott művek nehézsége és színvonala.

Az idén, október 25-én, Pécsváradon rendezték meg hét zenekar meghallgatásával a minősítő hangversenyt. Az 1978-ban Siklóson *Aranylant diploma* fokozatot elért pécsi vasutas klubkönyvtár fúvószenekara művészi játékával, belföldi és országhatáron kívüli magas szintű műsorszerkesztésével újra kiérdemelte a legmagasabb értékelést.

Hangversenyük négy részből állt. Az előírt nehézségi fokú művekből ők nem egy, de két osztrák darabot szólaltattak meg. Kocsár: *Kis színházi zene* és Hidas: *Capriccio* c. művét igen jól adták elő. Vezényelt *Nagy Viktor* zenetanár.

Ezen a hangversenyen viselte a zenekar első ízben új egyenruháját. A formatervezett díszruha vasutas jellegű, arany zenész válldísz, aranygombok, sapkáján és mandzsettáján körbefutó aranyzsinór teszi alkalmivá és ünnepélyessé.

Mit ér a szó, ha nem követi tett?

A kérdés így hangzott: amikor az üzemi művelődési bizottság megtárgyalta a szocialista brigádok művelődési vállalásait, milyen észrevétellel és javaslattal élt az illetékes szervekhez. A válasz lényege ez volt: *a bizottság megállapította, hogy a brigádok művelődési vállalásainak többsége formális.* A tartalmi munka javítására javaslatot nem tett.

A választ adó körzeti üzemfőnökség művelődési bizottsága, területi szinten adott tájékoztatást a végzett munkáról. A szocialista brigádok kulturális vállalásainak értékelésekor tapasztalatait így foglalta össze: *a brigádok művelődési lehetősége kevés, sok a bejáró, széttagolt a terület, s amellett nagyfokú érdektelenség is tapasztalható.* Így nehéz közös programokat szervezni. A brigádok esetleg egy-egy kiránduláson vesznek részt, vagy egyénileg tanulnak, időszakos szakvizsgát tesznek. Néhányan terveznek ugyan színházlátogatást is, de a vállalást már nem teljesítik, tehát az élményszerzés elmarad.

A körzeti üzemfőnökség művelődési bizottsága, a kedvezőtlen munkahelyi jelenségek miatt *nem látott megoldást a vállalások minőségének javítására.* Minden bizonnyal ezért nem tett javaslatot sem. Pedig kellett volna tennie. Egyrészt, mert — mint társadalmi jellegű koordináló szervnek — nemcsak véleményt kell mondania egy adott témakör, helyzet vizsgálatánál, hanem meg kell mutatnia a kivezető utat is. Másrészt azért, mert a bizottságnak — személyi összetételénél fogva — ismernie kell nemcsak a helyi gondokat, problémákat, de a lehetőségeket is.

Javaslatok hiányában félmunkát végzett ez, a szocialista brigádok művelődési vállalásairól folytatott tanácskozás. Kár, hiszen a téma időszerű volt. *A vállalások formális vonásainak csökkentése ugyanis, mindenütt, mindig fontos feladatot jelent.* Ezért az említett körzeti üzemfőnökségen is hatásosabb eszközöket, formákat és módszereket kell keresni. Olyanokat, amelyek alkalmazása szélesíti a lehetőségeket, jobban felkelti az érdeklődést és segíti az igények fejlesztését is. Különben — ha a helyzetértékelést nem követi feladatmeghatározó javaslat, s azt megfelelő intézkedés — joggal kérdezhető: *beszélnek a témáról — de minek?*

A jobbító szándékú intézkedés a közművelődésért felelős helyi vezetők részéről összehangoltabb munkát igényel. Sajnos előfordul olyan eset, amikor az üzemi művelődési bizottság magára marad a kezdeményezésével. Pedig a jó ötletek megvalósításához szükség volna a munkahelyi szervek együttműködésére. Ez azonban nem történik meg. *Mi lesz a sorsa az ésszerű elgondolásnak, ha mindazok, akik tehetnek érte valamit, nem karolják fel?* Egy példa: az üzemi művelődési bizottság indokoltnak látta letéti könyvtár létesítését az üzemfőnökség egyik munkahelyén. A könyvtár kezelésével — javaslata alapján — szocialista brigádtagot bíztak meg. Nem véletlenül. A munkahelyen kevesen olvastak, sokkal több volt a könyv, mint az érdeklődő. Az irodalmi alkotásokkal való fokozottabb ismerkedés, tartalmasabbá tette volna a munkahely szocialista brigádjainak művelődését is. Csakhogy az ötlet nem realizálódott. *Hiába volt „kéznél" a könyv, a polcokon maradt.*

A kezdeményezés persze sikeresebb is lehetett volna, ha például a munkaverseny-felelős, az oktatási előadó, továbbá az szb kulturális, agitációs, propagandafelelőse is intenzívebben közreműködik. Ha kezdetben tervszerű, tudatos munkával — látszólag észrevétlenül vonják be az olvasók körébe, akikre az élmény továbbadásában is leginkább számíthatnak.

Az emberekhez igazodó hatásos módszerek megválasztásával fel lehet kelteni az érdeklődést. Ehhez azonban a közművelődésben résztvevő felelős személyek együttműködésére van szükség. S ha ez nincs, az üzemi művelődési bizottságok jó javaslatai is értéküket vesztik. Érthetően, hiszen az elgondolás, a szó kevés — összehangolt cselekvés nélkül.

Pálinkás Katalin

Egy kitüntetés és ami mögötte van

Beszélgetés az Utasellátó klubkönyvtárának vezetőjével

Néhány esztendő óta figyelemre méltó kulturális élet zajlik az Utasellátó Vállalat Arany János utcai klubkönyvtárában. Változatos, érdekes programok vonzzák ide esténként a vállalat dolgozóit, és a belváros eme környékének lakóit.

A rendezvények fő szervezője *Gócza Ferencné,* a klubkönyvtár vezetője, aki az Alkotmány ünnepén *Szocialista Kultúráért* kitüntetésben részesült.

— Tanári diplomát szereztem és eleinte Biatorbágyon az általános iskolában tanítottam. Naponta Budapestről utaztam munkahelyemre. Az ingázás fárasztó volt. Négy esztendő után sikerült a fővárosban elhelyezkednem. De akadt még néhány kitérő az életemben, mielőtt ide kerültem. *Öt év óta dolgozom itt az Utasellátó Vállalat klubjában.*

— Hogyan sikerült a klub látogatottságát növelni?

— Amikor idekerültem a vállalat akkor tataroztatta az intézményt. Azóta a korábbinál kényelmesebb körülmények között tölthetik el itt a szabad idejüket az emberek. Természetesen igyekszünk olyan programokat is szervezni, amelyek valóban érdeklődésre tartanak számot.

A klubkönyvtár vezetője azt is elmondta, hogy rendszeresen kikérik a szocialista brigádok véleményét; milyen elfoglaltságot igényelnek, és mivel segíthetik legjobban a gazdasági munkájukat? Ez a módszer elég jól bevált. Évente egyszer *„Ismerd meg hazádat"* címmel vetélkedőt szerveznek a brigádoknak. Mindig más és más vidékkel ismerkedhetnek meg az érdeklődők. Az idén a Dunakanyar lesz a vetélkedő tárgya. A felkészülés folyamatos. *Kirándulást szerveztek a Duna-kanyarba, az idegenvezetést az egyik brigád vállalta.* Ez a kirándulás hasznos ismeretekkel szolgált mindenki számára. A könyvtárból pedig minden szükséges ismeretterjesztő alkotást az érdeklődők rendelkezésére bocsátottak. Ez a vetélkedő azért is hasznos, mert az ország különböző részeiben élő dolgozók közelebb kerülnek egymáshoz.

— Milyen egyéb programok között válogathatnak a látogatók?

— *Az egyik legnépesebb klub a nyugdíjasoké. 148 nyugdíjas jár hozzánk.* Nekik már bőven van szabad idejük. Igyekszünk változatos, színvonalas programokat összeállítani számukra is. Nagyon jó érzés látni, amikor idős nénik, bácsik könnyes szemmel mondanak köszönetet egy-egy szép estéért. Ezért érdemes csinálni.

Igen népszerű a közgazdász klubunk. Neves közgazdászok jönnek hozzánk és sok hasznos információt közölnek a hallgatósággal. Ezenkívül egyre többen belátják, hogy az utasellátó dolgozói számára is nélkülözhetetlen a nyelvtudás. *Az idén 15 csoportnak indítottunk angol és német nyelvtanfolyamot.*

Azoknak a dolgozóknak, akik még nem végezték el az általános iskola nyolc osztályát, lehetővé teszik, hogy pótolják a mulasztást. Sőt, arra is van mód, hogy a hetedik és nyolcadik osztályt egy év alatt 160 órában végezhessék el.

Gócza Ferencné arról is beszámolt, hogy igen sokan eljönnek az esti filmvetítésekre. De a legnagyobb népszerűségnek mégis azok az előadások örvendenek, amikor a *Korona Pódium* neves előadóművészei állnak a közönség elé.

A klubkönyvtárnak 20 letéti könyvtára működik vidéken. A felszereltségük nem vetekszik a budapestiével. De igyekeznek mindent megtenni azért, hogy a vidéki dolgozók is hozzájuthassanak az őket érdeklő írásokhoz.

— Érdemes-e ma népművelőnek lenni?

— *Igen. De türelem és kitartás kell hozzá. Szeretem ezt a munkát, ezért szívesen szervezem a programokat, rendezvényeket. Jó dolog, hogy hozzájárulhatok az emberek gondolkodásának, ízlésének formálásához, alakításához.*

(csik)

Egy korszak véget ért Ferencvárosban

Az Állami-díjas állomásfőnök nem búcsúzik, csak nyugdíjba ment

Irodájának ajtaja, miként évtizedek óta szinte mindig, szélesre tárva. Fehér ingben ül az íróasztala mögött, s tízóraiját fogyasztja: fűszeres felvágottat eszik, késsel kanyarítja hozzá a kenyeret. Jó étvágyát akár egy huszonéves is megirigyelhetné.

— *Nem is érzem többnek magam* — mondja *Berendi Tibor*, Budapest-Ferencváros (mikor e sorok megjelennek, már nyugdíjas) állomásfőnöke. — Amikor az orvosok legutóbb megvizsgáltak, ugyanezt mondták: *nem tűnik a szervezetem harmincévesnél idősebbnek.* Pedig november 28-án leszek hatvan. Egy makkegészséges hatvanesztendős.

A nyár dilemmái

— Három évvel ezelőtt, amikor az Állami-díjat átvette, megkérdeztem: mi lesz hatvan fölött. Akkor úgy felelt: ki gondol arra? Mindig azt mondja a feleségem: este jössz haza, és mégsem vagy fáradt, hogyan csinálod?... S most mégis búcsúzik.. Miért?

— *Dehogy búcsúzom. Aki meghal, attól szokás elbúcsúzni. Nekem még rengeteg tervem van az élettel, mert eddig annyi minden kimaradt. Egy színház, egy mozi, egy városnézés, egy országjárás... Nem búcsúzom, csak nyugdíjba megyek.* Ha nem szerveznének itt, Ferencben is üzemfőnökséget, két évig még biztosan maradnék. Sőt a nyár elején, amikor *dr. Fehér István*, a budapesti vasútigazgatóság helyettes vezetője megkérdezte: lennék-e én az üzemfőnök, nem mondtam nemet. Végül is a munka elismerése, a bizalom jele, ha valakit hatvanévesen arra kérnek: *vezessen egy még nagyobb szervezetet, ezer ember helyett kétezer-nyolcszázat, háromezret.* Szeptemberben mégis úgy döntöttem: *átadom a stafétabotot.*



Az éjszakás forgalmi szolgálattevő jelentést tesz a főnöknél

— Elfáradt?

— Nem, nem ismerem a fáradtságot. De gondolja végig: amíg egy üzemfőnökség munkája olajozottá válik, amíg a sorok újrarendeződnek, tán' két év is eltelik. Akkor meg jöjjön egy új ember, aki esetleg másként gondolkodik, másokkal szeretne együtt dolgozni? Kinek jó ez? A MÁV-nak meg az itteni vezetésnek is sokkal gazdaságosabb, ha olyan vezérkar jön ide, amelyik nyolc-tíz esztendeig továbbviszi Ferencvárost. És még egy: *szerintem üzemfőnöknek mérnökember való. Hát ezért...*

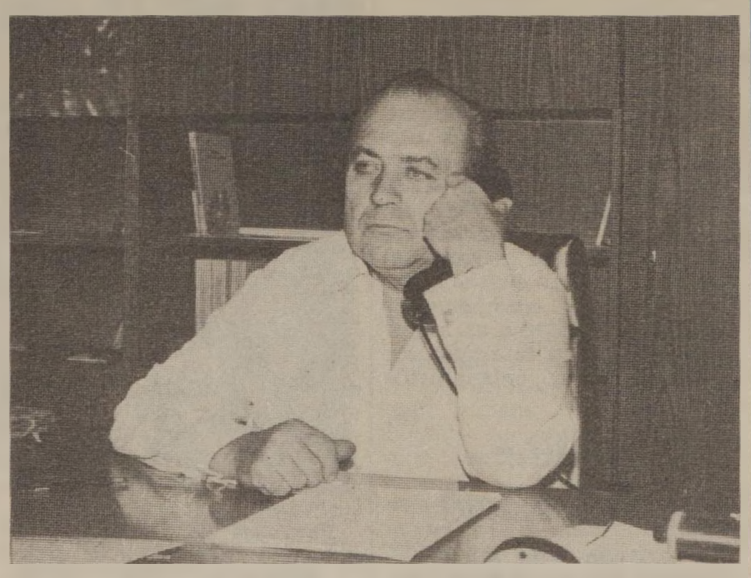
Kevesen lehetnek a vasutasok családjában, akik legalább hírből ne ismernék Berendi Tibort (de azok száma is több ezerre tehető, akik Fradiban vagy másutt kezet ráztak vele). Nem a bemutatására készülök tehát, csupán elismétlem, amit e lap hasábjain, más újságokban, de még könyvben is megírtak-megírtunk róla. Füleken született, 1921-ben; édesapja gyári munkás volt. Losoncon járt gimnáziumba, s első osztályosként már a vasútállomás forgalmi irodája körül sündörgött. Arra gondolt: de jó is volna, ha egyszer — piros sapkával a fején — ő engedhetné tovább a diákvonatokat. Érettségijét követően — 1939-ben — levelet írt a MÁV-hoz; felvételi kérelmére nyolc hónap múlva érkezett válasz. *„Érettségizett segédtiszti segéddíjasként"* alkalmazták Füleken.

Harminchat esztendő

Féléves megszakítással — csupán annyi ideig volt katona — a háború végéig dolgozott Füleken (közben tanult is; egy év alatt öt vizsgát tett a pesti tisztképzőben). A felszabadulás után Miskolcon dolgozott, de mert a borsodi iparvárosban nem jutott lakáshoz, másfelé kereste a helyét. Nagy állomásra vágyott, ahol mindig történik valami: így került Ferencvárosba, éppen a 24. születésnapján, 1945. november 28-án. *Szinte napra 36 évet töltött tehát ott, jó ideig főnökhelyettesként, majd egy évtizednél is tovább, mint az állomás első embere.*

Tongori Imre vasútigazgató mondta róla a minapi ünnepélyes búcsúztatón (mert azért mégiscsak búcsú e mostani: pont kerül az aktív vasutasévtizedekre): *harminchat esztendő bőven elég itt, mert a ferenci évek duplán számítanak.* Hosszú lista lenne, ha a kitüntetéseit végigsorolnám; álljon itt annyi, hogy az Állami-díjat megelőzően kiérdemelte a Munka Érdemrend arany fokozatát, már az ötvenes években érdemes vasutas lett — csupán kormánykitüntetésből öt jutott neki. Büszke minderre, hogyne lenne az (utóvégre a kitüntetés nem azért dukál, hogy szerénykedjünk miatta), de legalább ilyen örömmel említi:

— A harminchat év alatt 24—25 magas, miniszstertanácsi, és SZOT-kitüntetést kapott az állomás. Ezt se mondhatják el sokfelé.



A napi munka hevében lekerül a zubbony

Három éve még vitatkoztam Berendivel: nem önpusztító-e az az életmód, amit erőltetés nélkül felvállalt? Helyénvaló-e, hogy hajnalban négy óra tájt már bent van, s este hétkor búcsúzik az állomástól, hogy szabadnapján is ott töltötte legalább a délelőttöt? Most, az utolsó órákban balgaság volna megkérdőjelezni a munkának szentelt évtizedeket. Meggyőződésem: azért pörgette így az esztendőit, mert a másfajta életvitel nyomasztotta volna. Ha ő a Városliget közelében levő otthonában ül, vagy baráti körben ultizik, miközben Fradiban valami fontos történik. Felesége — aki mindezt megértően vállalta-segítette — alighanem egy zsörtölődőbb férjjel töltött volna több időt, mint így a kiegyensúlyozott Berendivel. Három éve írtam róla, hadd ismételjem meg: *„... Példakép lenne? Aligha. Irigylésre méltó ember? Semmiképp sem az. Ám ha valaki mégis irigyli — csinálja utána".*

— S hogyan lesz november második felétől? Tizenharmadikán megy utoljára szolgálatba...

— Hogy milyen lesz az első reggel, amikor nem kell még a sötétben ébrednem, azt nem tudom. De azt igen, hogy néhány hétig pihenek... aztán megkezdem a barangolást. Felülök majd a négy húszkor induló hegyeshalmi vonatra, s a Keletitől kezdve nézem-figyelem, hogyan ébrednek és látnak munkához az állomásfőnökök. Néhány éve befizettem gépkocsira, de visszavettem a pénzt. Most, hatvanévesen tanuljak meg vezetni, az autó alá feküdjek, mint mások és bütykölgessem? *Zsebemben marad a szabadjegy, és én annyira imádom a vasutat!* Akkor hát minek az autó? Ide, Ferencbe is többször jöttem vonattal, mint az ugyancsak a Keletitől induló 23-as villamossal... S hogy még később hogyan lesz? A vasútigazgató azt mondta: *három-négy hónap múlva megkeresnek az igazgatóságtól.* Azt tudom, hogy nekem gyerekkoromban is hosszú volt a szünidei vakáció, már augusztusban iskolába szerettem volna menni.

Csupa nagybetűvel

Október végén megkezdte a búcsúzást. Végigtalpalta az összes szolgálati helyet, nyolc órán át járta a sínrengeteget: *akivel csak tehette, kezet rázott, megköszönte a közös munkát.* A felesége szerint az utolsó napon elérzékenyül majd. Berendi azt mondja: nem. Ahogy ismerem: elérzékenyül, s ez természetes — ám meghatódását senki nem fogja észrevenni. De ami az elérzékenyülést illeti, lássunk világosan: *nem arról van szó csupán, hogy Berendi Tibor főtanácsos életében lezárult egy korszak, hanem a Ferencvárosi pályaudvar, a magyar vasút életében is befejeződött egy szakasz.* Voltak, vannak és lesznek kiváló állomásfőnökök, nagyszerű szakemberek, de a holnapi utódok közül akad-e, aki éjt nappallá téve hasonlóképpen a hivatásának él, azt megkérdőjelezem.

Ha Berendinek hiányzik majd Ferencváros, hozzátehetjük: sokunk számára szokatlan lesz, ha kint járunk Fradiban, és nincs ott, nem köszön ránk Berendi. Ámbár nem lepődnék meg, ha éppen — véletlenül persze, mert a közelben akadt dolga — ott találnám.

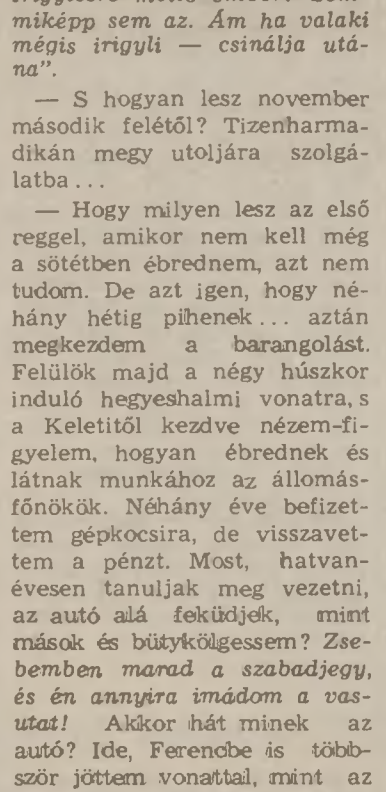
Fúj a szél. *„A grund felől fúj. Az édes grund felől fúj..."* — mondta a Pál utcaiak regénybeli hőse, Nemecsek Ernő (akinek a nevét csupa kisbetűvel írták). *„A vasút felől fúj. Az édes Fradi felől fúj..."* — mondja tán' BERENDI TIBOR (akinek a nevét oly sokszor írták így, csupa nagybetűvel).

S meglehet, álmában ő is fújja majd a trombitát...

Földes Tamás



Az ellenőrzés után jólesik egy csésze kávé



Útban a gurításvezetőhöz

Az állomásfőnöknő

A vasutasok véleménye szerint egy nagy állomás szomszédságában dolgozni a legnehezebb. Apafa éppen ebben a helyzetben van.

Az állomásfőnök, *Tóth Sándorné* egyenruhájának hajtókáján arany csillagok fénylenek, miközben karszalaggal, feszes testtartással szabályosan tiszteleg a személyvonaton, gyorsvonaton szolgálatot teljesítő vasutasoknak.

— *Édesapám is vasutas volt* — mondja. — *Kabáról járt Debrecenbe, mivel ott teljesített vonatkísérői szolgálatot.*

A *Jelzési Utasítás* színes képei, a vasút titokzatossága gyorsan felkeltették az általános iskolás kislány érdeklődését, olyannyira, hogy a továbbtanulási lehetőségek közül Szegedet, a vasútforgalmi szakközépiskolát választotta, az édesapa — *Fülöp Jenő* — nem kis örömére. A szegedi iskola csak fokozta a fiatal ragaszkodását a vasúthoz, és 1969-ben jeles vizsgaeredménnyel érkezett Kabára. A személypénztár kezelését bízták rá. Hibátlan munkája alapján az igazgatóságon sem feledkeztek meg a tehetséges vasutas lányról: *1973-ban Debrecen állomásra hívták dolgozni, majd 1980 tavaszán Apafa állomás vezetését kínálták fel neki.* Akkor már túl volt a tisztképzőn, amelyet kitűnő eredménnyel végzett el.

— *Nő létemre nehezen tudtam elképzelni magam ebben a munkakörben, hiszen az országban talán még öten sem vagyunk főnöki beosztásban* — emlékezik vissza a kezdeti időszakra. — *Az igazgatóság részéről megnyilvánult bizalom azonban bátorítólag hatott.*

Az állomás személyzetét — amelynek átlagéletkora alig több 30 évesnél — ismerte, hiszen itt volt árupénztáros és innen nevezték ki állomásfőnöknek. *A jó összhang és a vezetői rátermettség a kezdeti nehézségeket hamar legyőzte.* A kollektíva még abban az évben kiérdemelte a szocialista brigádok aranykoszorús kitüntetését, illetve az állomás megkapta az élenjáró szolgálati hely címet.

A karszalag, a tisztelgés csak külsőség — a kívülállónak látvány —, az igazi felelősség és hivatástudat próbáját a mindennapok nehéz helyzeteiben azóta is állja Tóth Sándorné, feletteseinek és beosztottainak megelégedésére.

Zsoldos Barnabás

A munkaerő megtartásáért

Új felvételesek napja Békéscsabán

Feszült figyelemmel hallgatták — október 21-én — Békéscsaba állomásfőnökét azok a fiatalok, akik az elmúlt hónapokban vállaltak munkát az állomáson. Ők 32-en még a tanulóidejüket töltik, vagy már felügyelet alatt szolgálnak, de egy közös bennük, *vasutasok szeretnének lenni a szó igaz értelmében.* Ezt akarják a vezetők is, ezért rendezték meg az újfelvételesek napját, ahol közvetlen beszélgetés formájában megismerkedhettek az új dolgozók a vasút szervezeti felépítésével, az igazgatósággal, az üzemfőnökséggel, ezen belül Békéscsaba állomás helyével, szerepével. Megtudhatták azt is, milyen előrelépési lehetőségük van, ha jól dolgoznak és tanulnak.

A hivatalos rész ünnepélyes eskütétellel ért véget. Az eskü szövegét *Deák Mária* olvasta, aki jelenleg árufuvarvizsgára készül és egy hónapja dolgozik a MÁV-nál.

A fiatalokat *Alföldi Károly* állomásfőnök köszöntötte és a vasutasok nagy családjának tagjává fogadta.

A nap további részében ellátogattak a vasutas művelődési házba, ahol a művelődési és szórakozási lehetőségekről kaptak tájékoztatást, majd részt vettek az állomás felvételi épületében működő bejáró dolgozók klubja programján.

Tapasztalatcsere a barátság jegyében

A MÁV Villamos Felsővezeték Építési Főnökség együttműködési szerződést kötött az NDK-beli Montageleitung Leipzig vasútvillamosító vállalattal. A szerződés a tapasztalatcseréket is magában foglalja. Ennek megfelelően októberben héttagú delegáció látogatott hazánkba. Az NDK-ból érkezett szakemberek megismerkedtek a magyar vasútvillamosítás múltjával, jelenével, illetve a fejlesztési munkák tükrében a jövőjével is.

A Villamos Felsővezeték Építési Főnökség dolgozói pedig egy, a főnökség központjában rendezett kiállítás keretében ismerhették meg az NDK-s kollégák életét és munkáját.

Figyelemmel, lelkiismerettel

Éjjel két óra lehetett. A vasúton szolgálatot teljesítők számára ilyenkor kezdődik a kritikus időszak. Almásfüzitő-felsőn áthaladt a késett Pannónia-expressz. Az ötödik vágányon éppen befejezte munkáját az olajgyári tartalékcsapat. Tolatásvezetőjük visszahozta a vágányzáró sorompó kulcsát, közben megjegyezte a váltókezelőnek:

— Az előbb, amikor elment a gyorsvonat, olyan furcsán mozgott a felsővezeték. Nem szokott ez ennyire „rángani"...

A váltókezelő lámpát fogott, szemügyre vette a gyanús vezetékeket, ám a gyatra világításnál nem tapasztalt semmiféle rendellenességet. Már indulni akart vissza a szolgálati helyiségbe, amikor eszébe jutott egy régebbi baleset. Akkor a leszakadt vezetéken lógó szigetelő az ablakot bezúzva életveszélyesen megsebesítette a mozdonyvezetőt. A gondolat nem hagyta nyugodni. Elindult a külső váltók felé. Ötven métert tehetett meg, amikor csaknem beleütközött a sérült vezetékbe. Följebb pedig — pontosan egy mozdony ablakmagasságában — ott himbálódzott a súlyos porcelán...

Nagy ügy? Így utólag, a dolgok szerencsés végződését ismerve, már nem. De mi történik, ha a váltókezelő felületes? Túl azon, hogy megismétlődik a Rákos és Pécel közötti baleset, előfordulhatott volna, hogy a szigetelő a legközelebbi vonat mozdonyának összetőri az áramszedőjét, s leszaggatja a fél állomás felsővezeték-hálózatát. Ez már sok százezer forintnyi kár lett volna, nem is beszélve az okozott forgalomkiesésről. És ha van az egésznek tanulsága, annyi kétségtelenül levonható: egy kis figyelemmel — ez az olajgyárjakat dicséri — és egy kevés lelkiismerettel megakadályozható, hogy hasonló műszaki zavarokból komolyabb, „esemény" ne következzen be.

T. Z.



Sínhegesztők

Munkahelyük Hegyeshalomtól Budapestig terjed. Sínhegesztők, a végtelenbe nyúló acélpár orvosai, szakemberei: vasutasnyelven pályafenntartási dolgozók. Felelősségteljes munka. Bükki László csoportvezetővel beszélgetünk. Elmagyarázza: hogyan készül a hegesztett sín. Miközben magyarázatára figyelek, szemmel követhetem a voltaképpeni munkafolyamatot is: a forma felrakása, melegítés, tűz, fény, füst, csodálatos a látvány, ahogy a szikrák pattognak, a megolvadt ötvözet a pontos munka árán összeköti a két síndarabot...

A búcsúzásnál arra gondolok, hogy a viszontlátásra meglehetősen bizonytalan köszönési forma, hiszen ők holnap már más helyen nyűvik a vasat, holnapután a harmadik határban ellenőrzik a pályát.

Tóth Sándor képriportja







KISKUNHALASI PÁLYAFENNTARTÓK

Felnőttek a nagyobb feladatokhoz

A kiskunhalasi pályafenntartási főnökség az ország 29 pályafenntartási főnöksége közül a harmadik leghosszabb nagy sebességű, hézag nélküli pályával rendelkezik. A 232 kilométer hosszú vonal meghatározza munkájukat, főként ami a minőséget illeti. Területükön olyan jelentős tranzitforgalmat lebonyolító vonalak találhatók, mint a *budapest—kelebiai* és a *kiskunfélegyházi—kiskunhalasi* vonal.

— *Legfőbb feladatunk a pályák üzem- és forgalombiztos állapotának a biztosítása, megfelelő szintentartása. Ennek évek óta eleget teszünk* — mondja munkájukról *Földi Gyula* pályafenntartási főnök. — Eddig 5,1 vágánykilométer gépi ágyazatrostálást, 6 kitérőcserét végeztünk, 162 kitérőt pedig géppel szabályoztunk. Emellett 21 ezer folyóméteren cseréltük ki a síneket és 5550 betonaljcserét eszközöltünk. A traversan beépítését nyomtávszabályozással, a forgalom korlátozása nélkül 11 500 aljon végeztük el, ami 26 ezer fuvarnak felel meg. Egy csomópontban VADÁN típusú útátjárót építettünk be. Ezek az első kilenc hónap legjelentősebb eredményei.

Nem titkolják el azonban azt sem, hogy a jelentős sikerek ellenére sok mellék és kisegítő munka maradt el, ez főként a létszámhiányra vezethető vissza. *A főnökségnek ma 256 dolgozója van, a műszaki norma 460 főjével szemben.* A 256 dolgozóból 104 a pályamunkás, a főgondjuk ebből ered. Egyre több az idős vasutas, az átlagéletkor ötven év felett van, — sok a szabadság, a betegség miatt kiesett idő. Ennek ellenére 1980. első félévéhez viszonyítva, idén 44,2 százalékos túlóra megtakarítást értek el, mintegy háromezer órával csökkentették a túlórák számát.

— A siker titka a jó munka, az összeforrott kollektíva. Az elmúlt évek során olyan közösség kovácsolódott össze, amely a megnövekedett feladatokhoz mindig felnőtt. Nálunk a munkaversenymozgalom a szó legszorosabb értelmében „sínen" van. Mióta ez a mozgalom kibontakozott, *huszonháromszor nyertünk el valamilyen címet, elismerést. Legutóbb, tavaly, Kiváló főnökség lettünk.* Terveinket, feladatainkat lebontottuk az egyes szakaszokra, sőt dolgozókra, így mindenki tudja mit kell tennie, mi az a plusz, aminek teljesítését tőlük várják.

— Javában benne vagyunk az őszi forgalomban, ami nemcsak az üzemviteli dolgozóknak jelent több munkát. A pályafenntartás hogyan segíti a személy- és áruszállítási feladatok teljesítését?

— A jó és üzembiztos pálya biztosításával. *Solt—Dunapataj* között tengelynyomás emelésére irányuló síncserét végzünk, eddig 9200 folyóméterrel készültünk el. *Kunszentmiklós—Tass* állomáson éves tervünkön felül, a IX. mosóvágány megerősítésén dolgozunk. A beütemezett munkáinkat pedig úgy végezzük, hogy a vágányzár ideje alatt, minél többfélével elkészüljünk. A forgalom zavarását csökkentjük azzal is, hogy más szakszolgálattal egyidőben dolgozunk. Például a félegyházi vonalon a felsővezeték-szerelőkkel két, Kelebián a határforgalom zavarása nélkül három főnökség dolgozik egyidőben.

A pályafenntartási főnök elmondotta azt is, hogy 12 szocialista brigádjukban 129-en tevékenykednek. A brigádok évente jelentős társadalmi munkát végeznek. A rokkantak megsegítésére 156-an végeztek társadalmi munkát és az érte járó 23 ezer forintot utaltak át. Két éve ők voltak az elsők, akik a társadalmi munkájukért járó bért az igazgatóság lakásalapjára ajánlották fel. S talán, az sem lebecsülendő, hogy Kiskunhalas város vezetői minden évben egy-egy brigádjukat, a város érdekében végzett munkájukért, elismerésben részesíti. A brigádoknak nagy szerepe van az újítások, eredményességében, az új megoldások keresésében.

G. J.

Szigetvár:

Konzervgyári vasutasok

Öt sínpár szeli át a Szigetvári Konzervgyár udvarát. A rampán egymásra rakott kartondobozok, bennünk a legkülönfélébb késztermékek várnak elszállításra. A beállított vagonokat bármely pillanatban készek megrakni a gyáriak, méghozzá úgy, hogy *irányonattal* juthassanak megrendelőikhez a konzervek.

A rampával átellenben szénkupacok emelkednek a vágány mellett. A tüzelőanyag is vasúton érkezik, akárcsak a tömérdek üveg — évi 4 millió doboz Kecskemétről, Paksról stb. — vagy a sok-sok göngyöleg és a nyersanyagok közül a sárgarépa meg a hulladékalma.

Elenyésző a töréskár

Bel- és külföldre, valamint a testvérvállalatokhoz (több mint tucatnyi konzergyárba) is indítanak irányvonatokat és fogadnak onnan érkezőket. Így bonyolították le a félkészterméknek *Nyíregyháza—Vaja—Rohony és Szigetvár között.* A jó csomagolásnak és a teherpályaudvarokon rendezés nélkül áthaladó irányvonatoknak — végső soron a vasút gondos munkájának — tulajdonítják Szigetváron, hogy *az idei esztendőben kimondottan kevés volt az üvegtörés.*

Mindezek alapján és a helyi viszonyok figyelembevételével *a vasút első számú partnereként emlegetik a konzervgyárat a Baranya megyei kisvárosban,* pedig jó néhány más vállalat, gazdaság is üzemel térségükben. Így például a gabonások, három erdészeti gazdaság, az Agrokémiai Társulás, a cipőgyár, a Pécsi Bőrgyár helyi kirendeltsége, a MÉH, a Kohászati Alapanyag Ellátó Vállalat, a TÜZÉP, a téglagyár stb. Ezenkívül most, a kampány időszakában sok tonnányi répát küldenek innen a Kaposvári Cukorgyárba.

— *Mégis az egész évben folyamatosan szállító konzervgyárat említik első helyen a vasutasok, ha a rakodás szervezése van napirenden* — tájékoztat *Radványi Tibor*, a vállalat anyag- és áruforgalmi osztályvezetője, aki méltán örül ennek az elismerésnek.

Módosított munkarend

Szerinte a zökkenőmentes szállítás a fuvarozó és a fuvaroztató együttműködésén múlik. Nincs is baj Szigetváron ekörül, mivel a vasút késedelem nélkül juttatja az üzembe az üres vagy az áruval érkezett vagonokat, a gyáriak pedig gyorsan rakják ki-be azokat. *Két rakodóbrigád végzi a nagyon is időhöz kötött* — a grafikonos kiszolgálási rendhez igazított — *munkát.* A szombaton, vasárnap, illetve éjszaka érkezett anyagok kirakására is állandóan készen állnak. Ezt úgy érték el, hogy a mindenkori délelőttös brigád a hét utolsó napján is dolgozik, s a vasárnapi ügyeletet is biztosítja. A délutánosok pedig nyújtott műszakokat tartanak, ha késő este érkezik szállítmány.

Ács Béla és *Hamarics János* irányítják a rakodóbrigádokat. Ők egyébként a vasúti üzemvezető helyettesei. *Tengerdi Jánosné* adminisztrátorral együtt megfelelő szakképzettséget is szereztek: tanfolyamokra jártak, majd a különféle vasúti utasításokból, többek között az iparvágány szolgálati szabályzatból levizsgáztak.

A három „gyári vasutas" szorosan együttműködik *Vatulik Istvánné* és *Rosta István* MÁV-raktárnokokkal. Íróasztalaik is egymás mellett vannak, a rampa melletti épületben, a gyár egyik szállítási központjában. A zavartalan munka feltételeit itt messzemenően biztosítják. A hűtőszekrény és a mosdó sem hiányzik. Az állománnyal két közvetlen telefonvonalat létesített a konzervgyár Természetes az is, hogy *a MÁV alkalmazottai a gyárban ebédelhetnek,* és minden olyan szociális ellátásban részesülnek, amelyek a vállalat dolgozóit megilletik.

— *Ez a gondoskodás jólesik a MÁV-osoknak* — mondja Rosta István, a fiatal raktárnok, majd hozzáteszi, hogy kolléganőjét, a sok éve itt dolgozó Vatulik Istvánnét törzsgárdatagnak tekintik a Szigetvári Konzervgyárban.

A kölcsönösség elvén...

A szoros együttműködésnek, a kölcsönös megbecsülésnek és segítőkészségnek kimutatható eredménye, hogy jó a kocsikihasználtság. Gyakorlatilag ez azt jelenti, hogy *a leadási kocsik 80 százalékát helyben rakják meg.* A vállalat szinte nem ismeri a kocsiálláspénzt, s a már említett brigádok *évek óta rangos helyezést érnek el a MÁV által meghirdetett rakodási versenyben.* Kitűnő szervezéssel végzik teendőiket a gyáriak és a vasutasok, s eredményesen küzdik le az óhatatlanul előforduló nehézségeket is.

— *Három évvel ezelőtt sikerült megszüntetni a tartalékmozdony foglalkoztatását* — mondják. — *Alkalmazkodunk a vonatgépek tartózkodási idejéhez, azon túlmenően pedig közúti járművel segítjük a gyárba beállított vagonok mozgatását. Ez azonban csak ideiglenes megoldás, hiszen egy kis dízelmozdony beszerzésére törekszik a konzervgyár.*

Mozdonyvezetőjük és kocsirendezőik kiképzését a MÁV-ra bízzák majd. Ilymódon még gyorsabbá és még szervezettebbé kívánják tenni a gyár vasúti szállítást segítő munkáját.

Purt Gusztáv

Betelt a pohár

A *„Rezgő nyárfához"* címzett vendéglő egyik asztalánál öten ültek, köztük *Bán József* fiatal kocsirendező. *Korsós*, a nagy hantás vitte a szót, aki kifogyhatatlan volt a katonatörténetekből, pedig amikor keresztülzúgott az országon a második világháború viharа, neki már csak levente puska jutott, s ezzel menetelt — ahogy ő mondta —, egészen az Atlanti-óceánig. És csak azért nem hajózott be, mert az amerikai tengerészet hatodik flottája akkor éppen az Indiai-óceánon cirkált. No, de akadt kaland a szárazföldön is: *hol egy német kisasszony, hol egy holland menyecske, de Hamburgban még egy néger nő is. Úgy bizony!*

A kollégák tudták, hogy mese az egész, de Korsós — különösen az ötödik fröccs után — olyan ízesen mondta a történeteket, hogy az időnkénti poháremelgetéseken kívül mindenről megfeledkeztek.

Most sem vették észre, hogy tőlük a negyedik asztalnál egy ismerős asszony iszogat, és csak akkor figyeltek fel, amikor mellettük a falhoz csapódva, csörömpölve hullt a padlóra egy pohár. De mintha Bán József fején csattant volna. Mire ráeszmélt, hogy a dobálózó nő Joli, a felesége, egy kissé zavarodottan ugrott fel.

— *Joli!* — ordította el magát Bán József, és a feleségéhez ugorva egy pillanatra úgy látszott, hogy leüti a pincért, aki karjánál fogva rángatta az asszonyt, de aztán csak annyit mondott:

— *Hagyja, a feleségem!*

A pillanatnyi csendet hangos derültség törte meg, s a vendégek kíváncsian lestékvárták, mit tesz a férjuram az ittas feleségével?

Bán ölbe kapta, mint egy gyereket, és imbolygó léptekkel kivonult vele a kocsmából.

Kint talpra állította, s az első gondolata az volt, hogy megcsapja, mint egy kutyát, mert ezt a szégyent, amit rá hozott, másképp nem lehet elviselni. De hát sosem tette rá még a kezét. Hiszen szereti, imádja, nyolcéves házasságuk után ugyanúgy, mintha csak tegnap kezdték volna el a házaséletüket. A férfi karja helyett az asszonyé mozdult, de Bán lefogta.

— Megbolondultál?! Joli, mit tettél?

— *Amit te... amit te teszel most már több mint egy éve...* — hörögte az asszony, s próbálta kiszakítani magát férje karjaiból.

— Őrület! — motyogta Bán József, s noha legalább hat fröccsöt ő is megivott, agya élesebbnek tűnt, mint színjózan állapotában. De először — valami védekezésképpen — csak az jutott eszébe, hogy nincs annak még egy fél éve sem, hogy szolgálat után egy kicsit elmaradozik a kollégákkal. Mert tizenkét óra meló után olyan az ember, mint a kiszáradt szivacs. Hát miért nem érti meg Joli, hogy az a néhány pohár ital úgy kell neki is, mint a kiszáradt földnek az eső.

Aztán megint csak az asszony tegnapelőtti, meg azelőtti zsémbelése: — *másnapra olyan vagy, mint a ciberleves, amit kotyvasztol magadnak, hogy rendbe jöjjön a gyomrod.* Aztán ott a gyerek. Már nincs türelmed hozzá. Hozzám is csak addig, amíg odabújsz mellém az ágyba. Hát élet ez? Hová jutsz, Józsi? Ma még csak szolgálat után vedelitek azt a rohadt italt, de egyszer majd hozzányúlsz akkor is, amikor a kocsik közt bújkálsz. Úristen! Még rágondolni is borzalmas, hogy valami bajod történjen. Hiszen te mondtad, és én is jól tudom, hogy a ti munkátok olyan, mint a légtornászoké: *egy rossz mozdulat, egy pillanatnyi figyelmetlenség, és vége!* Vége! Jaj, Józsi! Miért nem hallgatsz rám, aki minden szolgálat után úgy várlak haza, mint a Messiást, és ha tíz percet késel, máris marokra fogja valami a szívem...

— No gyere! — karolta át szorosabban a feleségét, akit a nem szokott ital úgy magatehetetlenné tett, hogy szólni sem igen tudott. Szerencsére néhány lépés után kijött belőle a bódító méreg.

Bán Józsefnek is felkavarodott a gyomra. Dühös volt. Megint a kocsmai megszégyenítés jutott az eszébe; mit mondanak a kollégák? A többi asszony miért nem teszi ezt? Hogy jutott eszébe Jolinak ez a hülyeség?

Otthon kapott rá választ, amikor az asszonyka egy kicsit rendbejött, s a heverőre roskadva azt mondta:

— *Betelt a pohár, Józsi! Én így nem tudok élni veled tovább...* — és még akart mondani valamit, de kibuggyant belőle a sírás, majd néhány perc múlva elaludt.

Dávid József

SAJTÓSZEMLE

Mit írnak rólunk?

Vasutasok munkájáról, az őszi csúcsforgalomban való helytállásáról, példaadó szolgálatáról szólnak az itt következő írások, amelyeket megyei és üzemi újságokból válogattunk.

Hajdú-Bihari Napló

A közelmúltban a szabad szombat ellenére is immár második alkalommal népesültek be az idén a debreceni járműjavító csarnokai, munkahelyei. Az üzem közel ezerháromszáz dolgozója áldozta fel a pihenés óráit az üzem szociálpolitikai és társadalmi célkitűzéseinek teljesítése érdekében.

A reggel hat órától kezdődő délelőtti műszakot a fizikai dolgozók, műszakiak és alkalmazottak ez alkalommal az üzem saját lakásépítési alapjának gyarapítására, a Bodrogolaszban levő MÁV nevelőotthon támogatására és az üzemben folyó KISZ-munka segítésére ajánlották fel.

Az ilyen társadalmi akciók hagyományaihoz híven a műszak munkájába bekapcsolódtak a két patronált oktatási intézmény, a *Tóthfalusi Sándorról* elnevezett és a *Műhelytelepi Általános Iskola* úttörői is, akik parkosítási, parkgondozási munkával visszonozták a járműjavító üzemtől kapott támogatást.

Népújság

A vasút pályafelújítási munkái során, bár a legmodernebb gépeket is bevetik, de továbbra is szükség van az emberek kétkezi munkájára. Ebből jelentős részt vállalnak a honvédség vasútépítő műszaki alegységei. A katonák nyolcadik esztendeje dolgoznak a *Budapest—Miskolc fővonalon*, az Emőd és Hatvan közötti mintegy száz kilométeres szakasz felújításán. Jelenleg a Füzesabony és Kál-Kápolna közötti szakaszon, az egri állomáson, illetve a vámosgyörök—újszászi vonalon végzik a felújítást. Az 1980-as munkájukért ötödször kapták meg a „Kiváló vasútépítő század" kitüntető címet.

Ózdi Vasas

Langer László állomásfőnök 14 éve teljesít szolgálatot Ózdon, tehát nagy tapasztalatokkal rendelkezik az őszi csúcsforgalom lebonyolításában.

— *A teherszállítást az utóbbi időszakban nem akadályozta kocsihiány* — mondja —, így minden szállítási igényt ki tudtunk elégíteni, sőt még több árut is tudtunk volna szállítani. Legnagyobb megrendelőnk az Ózdi Kohászati Üzemek, mely az igényelt kocsikat többnyire időben megkapta. Az üzem szállítási gyáregységével szoros kapcsolatban állunk, szinte mindennap tájékoztatnak bennünket, hogy a következő napon milyen igény várható. Ily módon a hullámzó termelés nem okozott gondot. A pontos információknak köszönhető, hogy a exportszállítási kötelezettség teljesítését is elő tudtuk segíteni.

— Naponta tíz pár tehervonatot közlekedtetünk Ózd-külső (az állomás teherpályaudvara) és Ózd között. Ezenkívül a gyár termeléséhez szükséges anyagokkal az ország különböző helyeiről érkező tehervonatokat is fogadnunk kell. Ez sem könnyű feladat, de azért ennek a kötelezettségünknek is eleget tudunk tenni. Nem szabad elfeledkeznünk arról sem, hogy bár jóval kisebb tételben, de a Farkaslyuki Bányaüzem, valamint a kisebb üzemek elvárásainak is meg kell felelnünk.

— Az őszi csúcsnak része a személyszállítás is. Minden törekvésünk az utasok biztonságosabb, kulturáltabb utazását szolgálja. A minap adtuk át a három új személypénztárt, mely közel 50 ezer forintba került. Korábban már dolgozóink bitokukba vették a 450 ezer forintos beruházással elkészült új szociális létesítményt, amely étkező, öltözők, fürdő és vonatkísérő-laktanya nyert elhelyezést. A váróterem újonnan festve várja az utasokat.

Videoton

Káldosi József főfelügyelő, a MÁV Polgárdi-Ipartelep állomásfőnöke mintha egy *Moldova-hőst* személyesítene meg. vasútról szóló könyvéből. Negyven évvel ezelőtt lépett be a MÁV-hoz és egy életre szólóan eljegyezte magát a vasúttal. Ő is a „ranglétra" alján kezdte, mint pályamunkás. Az már valóban egyéniségének, akaratának, szorgalmának tulajdonítható, hogy a belépést követő nyolcadik évben már állomásfőnök volt. *Itt, Polgárdi-Ipartelepen már a harmadik évtizede teljesít szolgálatot.* Fia követte őt a pályán, ma már ő is vasúti tiszt, s a menye is vasutas. Lánya viszont egészségügyi pályán helyezkedett el.

Az állomás napi 60-70 vagon berakására képes, évi feladási tervük ennek arányában 380-400 ezer tonna. Ez főleg a Polgárdin kitermelt kőből és mezőgazdasági termékekből tevődik össze. Az ott dolgozó kollektívát dicséri, hogy az évek folyamán többször elnyerték az *Élenjáró szolgálati hely címet*. Az állomásfőnökön kívül a munkatársak és a mindenkori szolgálattevők is segítőkészek.

Vállalatunk külső szállítási osztálya több évtizede maradéktalanul teljesíti kötelezettségeit, különösen a kiemelt jelentőséggel bíró exportszállítást. Ezt azonban csak olyan önzetlen segítőkkel tudja végezni, mint amilyen a Polgárdi-Ipartelepek állomásfőnöke és az irányítása alatt dolgozó kollektíva.

Összeállította:
Hegedűs Ferenc

A BRIGÁDVEZETŐ KEZDEMÉNYEZÉSÉRE

Rokkantkocsi társadalmi munkában

Dombi Sándor, az egyik magyar internacionalistáról, *Ligeti Károlyról* elnevezett szocialista brigád vezetője. Barátságunk még a brigádvetélkedők forró, kutató — mindent megismerni akaró — hangulatának idejéből származik. Sokszor elgondoltam, hogyan tud egy bejáró munkás mély szellemi gondolatokkal együtt élni, amikor kezében ecsettel a vasúti tehervagonokat festi vörösre, amikor a festéket keveri, vagy modern festékszóró géppel dolgozik. Nem tudtam erre rájönni beszélgetéseink alkalmával, sőt arra sem: mi üzte, hajtotta az országban és a Szovjetunió területeire is kiterjedt nyomozásában a névadó, Ligeti Károly teljes múltjának, mártírhalálának felderítésére.

Bizonyára munka közben gondolta ki sok egyéb vállalás módját is. Az idén, a rokkantak évében a figyelem azokra irányul, akik nem dolgozhatnak. A 7 tagú brigád együtt dolgozott már óvodák, bölcsődék festésénél, üdülők szépítésénél, gyermekjátékokat készítettek MÁV nevelőotthonoknak, segítettek szociális otthonok berendezéseiben, miért éppen most ne segítsenek.

Az éltető mozgás az, amely a rokkantaknak hiányzik, jutott eszébe és máris újságolta a brigádtagoknak: *rokkantkocsit kellene ajándékoznunk egy arra rászorulónak.* Ehhez pénz és munka, no meg olyan segítőtársak kellenek, akik értenek a lakatos szakmához is. Felkereste az egyik brigádvezetőt, s a többi már gyorsan ment. Szabad időben őszi betakarítást végeztek a brigádtagok. Ebből a pénzből már vásárolhattak kerekeket, tengelyt, téket, amit nem tudtak a vasútüzemben előállítani. De a váz, az ülés már a két szocialista brigád összefogásából, társadalmi munkában készült el, kerülve minden feltűnést, hírverést.

Ünneplő ruhában volt azon a hétköznapon, amikor két brigádtaggal együtt találkoztak a vasútállomáson. Most jövünk Pestről, átadtuk a rokkantkocsit a MÁV Kórházban, újságolta örömmel. Aztán folytatta: *addig nem akartam szólni, amíg nincsen készen, de most már megírhatod az újságnak a két brigád tagjainak összefogását és főleg az eredményt.* Látod, ez is olyan munka volt, amit nem azért csináltunk, hogy teljen a brigádnapló. Mikor elváltunk, utánam kiáltott: *„A nevünket azért ne írd ki, csak akkor, ha a másik is készen lesz!"*

Pál István

ALMASZÜRET NAPKORON

A debreceni vasútigazgatóság dolgozói az idén is részt vettek *Napkor* község termelőszövetkezetének betakarítási munkáiban. Szeptember végén almaszüreten vettek részt. Sokan családtagjaikat, gyermekeiket is magukkal vitték, akiknek egyben jó kirándulás is volt ez az akció. A munkában osztályvezetőtől az óvodai és bölcsődei gondozónőkig szinte minden beosztású dolgozó részt vett.

Ezen a napon *20 tonna első osztályú alma* került a konténerládákba. A teljesített 912 munkaóra ellenértékét a *rokkantak éve* alkalmából nyitott számlára utalták át. Ezzel a vasútigazgatóság központja, a számviteli és az oktatási főnökség, valamint a gondnokság, az óvoda és bölcsőde eddig 2034 társadalmi munkaórával 33 350 Ft-ot ajánlott fel a mozgássérültek javára.

Dobos Péter

JANIKA SZÜLEITŐL

Köszönősorok a brigádnaplóba

Janika három és fél éves, most ült életében először kocsiban és egyszerre kitárult előtte a világ. Ezt az örömet a békéscsabai üzemfőnökség *Dózsa György* szocialista brigádja adta Janikának azzal, hogy tolókocsit készített részére, biztosítva ezzel szoban kívüli mozgását is.

Gálisz János és felesége szövőmunkások. Nagy boldogság volt Janika születése, de egyben bánat is, mert szülés közben olyan sérüléseket szenvedett a kisfiú, hogy az alsó végtagjait nem tudja mozgatni.

Az üzemfőnökség vöröskeresztes alapszervezetének felkérésére vállalta a Dózsa szocialista brigád, hogy Janikán segít. Saját pénzükön vett alkatrészekből társadalmi munkában állították össze a tolókocsit. A forma kialakítása előtt személyesen is ellátogattak a Gálisz családhoz, és meghallgatták a kezelőorvos véleményét is.

Gálisz János és felesége október 23-án lakásukon fogadta a szocialista brigádvezetőt, *Maczák Györgyöt*, és a többi brigádtagot, amikor átadták a kisfiúnak a helyváltoztatását megkönnyítő kocsit. A brigád tagjai valamennyien fiatalok és kiváló szakmunkások.

A munka és az ember szeretetét, a segíteni akarást mutatja, hogy a brigád egy nagyobb rokkant kocsit is elkészített.

A szülők, akik gyermekük érdekében mindent megtesznek, a következő sorokat írták a szocialista brigádnaplóba: *„Gyermekünk nevelését jelentősen megkönnyíti az általuk nyújtott segítség. Hálás köszönettel: Gálisz János és Gálisz Jánosné".*

Zaharidesz Jánosné

Vasútépítő katonák

A vasúti pályák felújítását, karbantartását ma már egyre több korszerű nagy teljesítményű gép segíti. Ennek ellenére még sokáig nagy szükség lesz a munkáskézre, a pályamunkások és a vasútépítő katonák helytállására. A budapest—miskolci fővonalon immár nyolc éve becsülettel végzik munkájukat az egyik vasútépítő műszaki egység katonái

A felvételek Füzesabony térségében munka közben és szabad idejükben, körletükben készültek

(Szabó Sándor felvételei)







Érbetegek rehabilitációja

Emberközpontú szemlélet a MÁV Angiológiai Gondozójában

Csak azok rokkantak-e, akik kezüket, lábukat, vagy érzékszerveiket elvesztették, vagy mindazok, akik valamilyen betegség miatt testileg és lelkileg is károsodtak? Ez azóta foglalkoztat fokozottabban, amióta érbetegségem miatt a *MÁV Angiológiai Gondozó* betege vagyok.

Eléggé megbecsüljük-e azokat az orvosokat, azt a gyógyító közösséget, akik mindent megtesznek, hogy gondozottjaik ne váljanak a szó szoros értelmében rokkantakká, ne veszítsék el végtagjaikat, alkalmazkodni tudjanak betegségükhöz, megváltozott életkörülményeikhez? *Dr. Tóth Emil*, a MÁV Angiológiai Gondozó főorvosa nemcsak a betegek fizikai állapotát igyekszik javítani, hanem munkacsoportjában pszichológus segítségével a betegek lelki problémáival is foglalkozik. A MÁV Kórház és Központi Rendelőintézetben több mint tíz esztendeje ezért komplex a belgyógyászati rehabilitáció.

Az érszükületes betegekben sok feszültség halmozódik fel, s minderről csak olyan szakembernek beszélnek, akinél egyaránt tapasztalják a szakmai tudást és a maximális emberi együttérzést, megértést. Ilyen pszichológus *dr. Bobay Kornélia*. A vasútegészségügyben immár huszonnégy évet töltött. De a főorvos humánus és embercentrikus szemléletét a csoport minden tagja magáévá tette. Az asszisztensnők kedvesek, udvariasak a betegekkel, tapintatosan magyarázzák el az időseknek többször is, ha valamit nem értenek, óvatosan, ügyes kézzel kötik be a sebes lábakat, mindig van jó szavuk a betegekhez. Ez a vezető asszisztens, *Szabó Erzsébet* érdeme is.

Pintér Lajos

Újítási Magazin

A Népszava (Táncsics) Lap- és Könyvkiadó — a SZOT, az Országos Találmányi Hivatal, az Ipari Minisztérium, valamint az érintett tárcák egyetértésével és közreműködésével — a már megvalósított közérdekű újítások és találmányok szélesebb körű elterjedésének elősegítése érdekében 1982-től évente megjelenteti az **Újítási Magazin** című összeállítást.

A kiadó célja, hogy a vállalati újítási felelősök, a szocialista brigádok, az újításokkal foglalkozók tanulmányozzák az Újítási Magazin egyes számait, és ezáltal a felhasználható újítások vállalati alkalmazásában aktívan vegyenek részt.

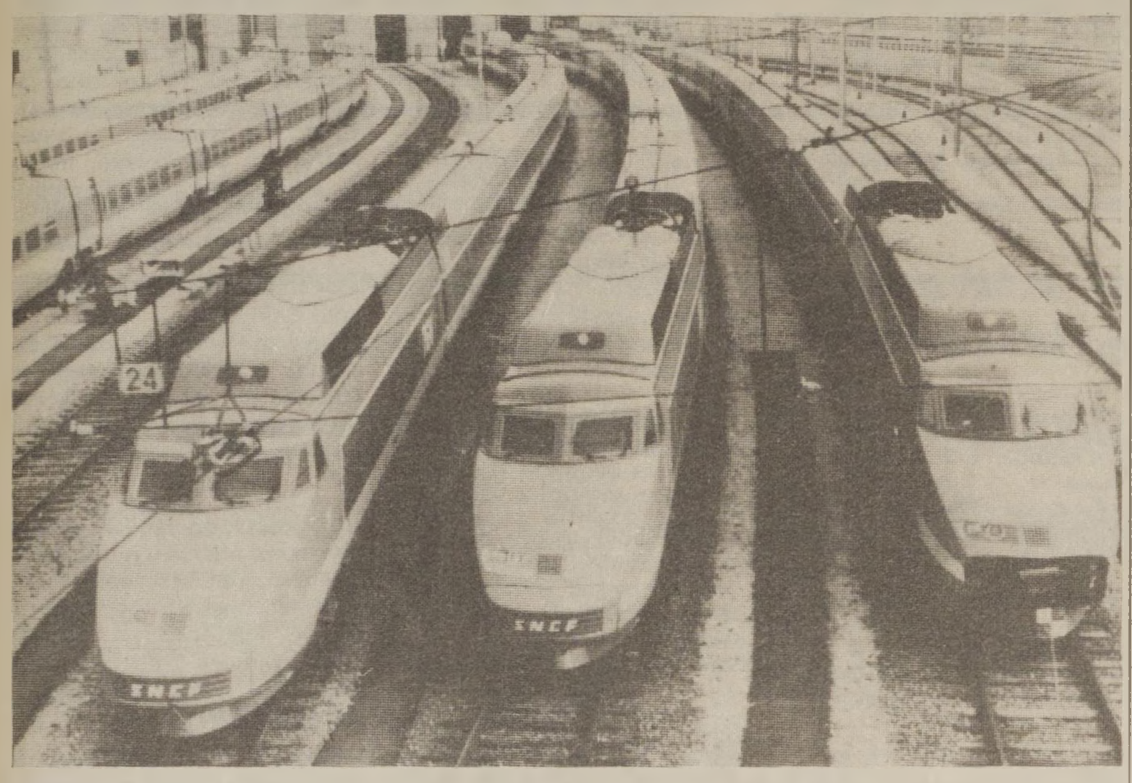
Az újítások átadásában és átvételében legeredményesebben közreműködők között a kiadó egyéni vagy házaspári bel- és külföldi beutalókat és egyéb jutalmakat sorsol ki.

Az Újítási Magazin jövő évi számai megrendelhetők.

KORSZAKALKOTÓ PILLANAT VOLT

A világ leggyorsabb expressz vonata

A Francia Államvasutak versenyre hívja a légiforgalmi társaságot



TGV vonatok a motorszín előtt

MTI külföldi képszolgálat

A franciák a sebesség megszállottai! Ez a mondás több mint kétszáz éve kelt szárnyra, akkor, amikor *Cugnot* gőzkocsija (1769) rémisztgette a párizsi utca emberét. Vagy amikor a *Montgolfier* testvérek, Jacques és Étienne léggömbkísérletei nyomán 1783. november 21-én a Bois de Boulogne-ban felszállt az első léggömb. Nem sokkal ezután *Blanchard* és *dr. Jeffries* már arra vállalkoztak, hogy átrepülik a La Manche-csatornát. De említhetnénk *Lenoir* gépkocsikísérleteit, a ma is híres „Grande Prix" versenyek „enfant terrible"-eit, (szörnyű gyerek), akik a 600 km/óra sebességi határokat döngették gázturbinás „szörnyeikkel".

Kísérleti pályán

A Francia Államvasutak (SNCF) már több mint negyedszázada — *Dijon—Lyon között* — egy speciális kísérleti pályán sebességi futópróbákat tartott, ahol a BB 9004 és a CC 7107-es villanygép 3 kocsival 331 km/óra sebességet ért el. A kísérletek tovább folytak... Időközben Párizs—Toulouse között „La *Capitole*" néven forgalomba helyeztek egy 200 km/óra sebességgel közlekedő vonatpárt. Az eddig legnagyobb vasúti rekordot az év elején, február 26-án döntötték meg a franciák. Egy TGV villanygép két kocsival, *a Pasilly—Tonnerre állomások közti szakaszon 379,9 km/óra sebességet ért el.*

A 426 km hosszú, Párizs—Lyon közötti új pálya folyamatosan épül. A már elkészült szakaszt, a Párizstól 174 km-re levő St. Florentin és a Lyontól 8 km-re lévő Sathonay állomások között, szeptember 27-én, csaknem egész Európa, sőt a tengereken túli vasutak küldötteinek a jelenlétében átadták a forgalomnak. Nem túlzás azt állítani, hogy korszakalkotó pillanat volt az, amikor a narancssárga, aerodinamikai szempontból is optimális konstrukciójú, modern vonalú TGV (*Tres Grande Vitesse*) gépóriás, 16 kocsival útjára indult. Egyelőre a megengedett sebesség 260 km/óra, azaz 50 kilométerrel több, mint a japánok híres — Tokió—Osaka — között közlekedő *Tokaidó expresszének* utazási sebessége.

A tervek szerint 1983-ig átadják a *St. Florentin—Párizs—St. Etienne, a Párizs—Macon—Geneva* és *Párizs—Dijon—Besancon* közti vonalrészeket is. Az új vasútvonal kijelölésénél szem előtt tartva a környezetvédelmet, eltértek az eredeti tervtől. Annak ellenére, hogy a jelentős borvidéket — Yonne és Chablis — és egy, a turizmus szempontjából különösen szép és látogatott helyet megkíméltek, a vonal hossza 90 km-rel rövidebb mint a korábbi *Párizs—Dijon—Lyon* vonal. TGV vonatok nagyobb emelkedéseket is jól, könnyen leküzdenek és a menetrendszerű, üzemsebességet tartani tudják.

Beszélő számok

A terepviszonyok szerencsés megválasztása következtében, *nem volt szükség alagutak építésére*, s így az infrastruktúra költségei közel 30 százalékkal csökkentek, a hagyományos pályaépítésekhez viszonyítva. Ezzel együtt az útvonalon 8 völgyhíd, 6 felüljáró, 176 autóutat átívelő híd és 320 kisebb-nagyobb vasúti híd épült. Az építési költség — megközelítőleg — *5300 millió francia frankot tesz ki.* Az építéshez 33 millió köbméter földet mozgattak meg, 100 000 tonna sínre, 1,4 millió betonaljra és 3 millió tonna ágyazat anyagra volt szükség. A pálya minimális sugara 4000 méter és a maximális emelkedés 3,5%, szemben a hagyományos pályákkal, ahol ez 0,5—1%-os szokott lenni. (Az előbbi kedvező jelenség, ugyanis minél hosszabb az ív sugara, annál egyenesebb a pálya.) A vágány struktúrája — alapjában véve — hagyományos. A sínek 60 kg/m-esek és 35 cm magas ágyazaton fekszenek.

Az üzemet, *egyenként 8 kocsiból álló, 38 szerelvénnyel kezdték*, melyek ára — darabonként — 36,8 millió frank. A franciák további 49 TGV szerelvényt terveznek forgalomba állítani. A szerelvények elöl-hátul egy-egy motorkocsiból és 8 közbenső kocsiból állnak. A kocsik automatikus rendszerrel kapcsolódnak a motorkocsikhoz. Az üzemközbeni zajt csuklós forgószámolyok a minimumra csökkentik. Ez egyben azzal az előnnyel is jár, hogy alacsonyabb a padlózat és így a ki- és beszállás könnyebb. Az aerodinamika szem előtt tartásával — a gép és a kocsik formája — lényegesen csökkenti az energiaigényt.

Első a biztonság

Az új *Párizs—Sud—Est* vonal villamosítása 25 kV 50 Hz, de a legtöbb fővonal a délkeleti területen, így a Párizs—Lyon—Marseilles vonal is, 1,5 kV-os egyenfeszültségű energiaellátással rendelkezik. A TGV szerelvények mindkét áramellátásra alkalmasak. Sőt közülük 6 szerelvényt úgy szerkesztettek, hogy háromfázisos rendszer felhasználására is átállíthatók. Így a svájci vonalakon is közlekedhetnek, ahol az energiaellátás 15 kV-os 16 2/3 Hz-es.

A TGV vonatok, a nagy sebesség ellenére, viszonylagosan kis terhelést jelentenek a pályán, ugyanis a tengelynyomás csak 17 tonna.

A szenkesztők nagyon ügyeltek a biztonságra! A 12 motortengelyt elektromágneses fékkel; a 14 közbensőt tárcsafékkel és valamennyi tengelyt hagyományos blokkfékkel látták el. A vonat sebességétől függően a fékek különböző kombinációkban működnek: *a 260 km/óra sebesség mellett a fékut 3500 méter, 180 km/óra sebesség esetében már csak 1300 m-re van szükség.*

A vonat mozgása közben történő valamennyi információt, sínáramkörök és érzékelők segítségével *(pl. megállj jelző, vagy a szerelvényben keletkező meghibásodás, fékhibák betartandó sebesség stb.)* automatika — a vezető álláson megjelenő jelzésekkel — közli a vezetővel. Ha ezt a vezető figyelmen kívül hagyná, a „gépiellenőr" megállítja a vonatot. A motorvezető rádiótelefon segítségével tartja fenn a kapcsolatot a forgalomirányító központtal. *A vonali biztosítóberendezés 4 perces követési időt tesz lehetővé.* Ez óránként és irányonként 15 vonat közlekedését biztosítja.

Az idő pénz

Azt hihetnénk, hogy egy ilyen csodavasút, mint a TGV, csak a kiváltságosok részére épült. Nem. *A menetdíjak szinte megegyeznek a hagyományos vonatok menetdíjával.* A 87 szerelvény közül 81-ben I. és II. osztályú kocsik vannak (111 első és 275 másodosztályú ülőhellyel). A 87-ből mindössze csak hat szerelvényt láttak el luxus berendezéssel, azért, hogy a Párizs—Lyon között utazó üzletemberek igényeit is kielégítsék. Az ülőhelyek — mint a légijáratoknál — egyirányúak. Az ajtók automatikusan zárnak és nyitnak. A kocsik légkondicionáltak, melyeket az „*Air Industrie*" szállított. A kívánság szerint rendelt ételt és italt az ülőhelyükön fogyasztják el az utasok. A hűtő és a fűtő teljesítmény egyenként 30 kW. A hőmérséklet szabályozó, a belső hőmérsékletet 0,5 C° pontossággal tartja. A mozdonyvezetőállás hasonlóképpen légkondicionált. A vonatokra a helyfoglalás, az indulás előtt 2 hónappal korábban már bejelenthető.

Ügyes propagandát épít ki a Francia Államvasutak azzal, hogy a repülő társaságot (Air France) versenyre szólítja. Nem mintha a vasút gyorsabb lenne, mint a repülőgép! A vasút azt szeretné bizonyítani, hogy a TGV forgalomba helyezésével Párizs és Lyon között *a menetidő 3 óra 40 percről 2 óra 40 percre, majd 2 órára fog csökkenni.* Igaz, ennél sokkal rövidebb a repülőgép menetideje! De, ha azt számítjuk, hogy a városközpontból a repülőtérig, majd Lyonban a repülőtértől a városközpontig történő utazás mennyi időt igényel, úgy kiderül, hogy a TGV-vel 20-30 perccel gyorsabban lehet célba érni, mint a repülőgéppel. Lám a franciák is tudják: *az idő pénz.*

Gergely József
Réfi Béláné

Konténerek Abakánból

Több mint száz különböző ipari létesítményt foglal magába a *szajan-susenszkojei* vízi erőmű körzetében (Kelet-Szibériában) épülő ipari termelőkomplexum. Az egyik legjelentősebb beruházás az Abakánban épülő *vagongyár.*

Az *„Abakanvagonmasch"* négy üzemet foglal majd magába: javító és szerszámkészítő, konténergyártó, acélolvasztó és a vagonépítő gyáregységeket. Az egész gyárkomplexum közös feladata a vasúti teherszállítás vagonokkal, tartálykocsikkal, nyitott konténerszállítókkal történő ellátása.

A szovjet vasutak óriási mennyiségű árut szállítanak. *Az évi forgalom eléri a 3,5 billió tonnakilométert.* Ez több mint a világ teljes vasúti teherszállításának a fele. a feladat évről évre nagyobb lesz, s ennek megfelelően a szovjet vasutat új, speciális teherszállító vagonokkal kell bővíteni, ugyanakkor jelentősen javul majd a vagonpark kihasználtsága. Felújítják a szovjet konténerparkot is. A világ iparilag fejlett országaihoz hasonlóan az áruszállítás nagy befogadóképességű 10, 20 és 30 tonnás konténerekben történik.

A konténerigény kielégítésére lesz hivatott a Szibéria ipari és közlekedési csomópontjában — Abakánban — felépült gyár. A várost a *transzszibériai vasút* köti összsze a fémet szállító *Novokuznyeckkel* és *Kemerovóval.* Abakán közvetlen közelében helyezkednek el a kőszén- és vasérclelőhelyek.

Abakánban egyébként öt évvel ezelőtt kezdték meg a termelést. Az első konténerszállító vasúti kocsitípus számos előnnyel rendelkezik. Az áru minőségét megőrzi, lehetővé teszi a „háztól házig" szállítást, több száz ember munkáját könnyíti, alkalmazásával csökken a vagonok tartózkodási ideje és a csomagolási költség.

A nagy teherbírású konténerek gyártása igen munkaigényes feladat. Különleges megmunkálási pontosságra, nagy mennyiségű speciális idomacél, fűrészanyag, festék és vegyszer felhasználására van szükség. *A konténereket a gyárban szigorú műszaki ellenőrzésnek vetik alá.* Nemzetközi szabványok szerint vizsgálják a szilárdságot, megbízhatóságot, a por- és vízvédettséget, valmint a hőállóképességet. A konténer csak ezt követően kezdheti meg „utazásait" mind a belföldi, mind a nemzetközi szállítási útvonalakon. Ezeket a konténereket mínusz 50 és plusz 70 °C közötti hőmérsékleten, bármilyen időjárási viszonyok között használhatják.

Az idén a tervek szerint 14 ezer konténer gyártására kerül sor. 1985-ben már évi 30 ezer darabra kívánják felfejleszteni a termelést. Az üzem a következő ötéves terv elején eléri a teljes — évi 40 ezres — tervezett kapacitást.

Az első exportmegrendelést a távoli *Kubába* teljesítette a gyár. A közeljövőben — 1982-ben — nagy teherbírású konténereket szállítanak Bulgáriába és Csehszlovákiába is.

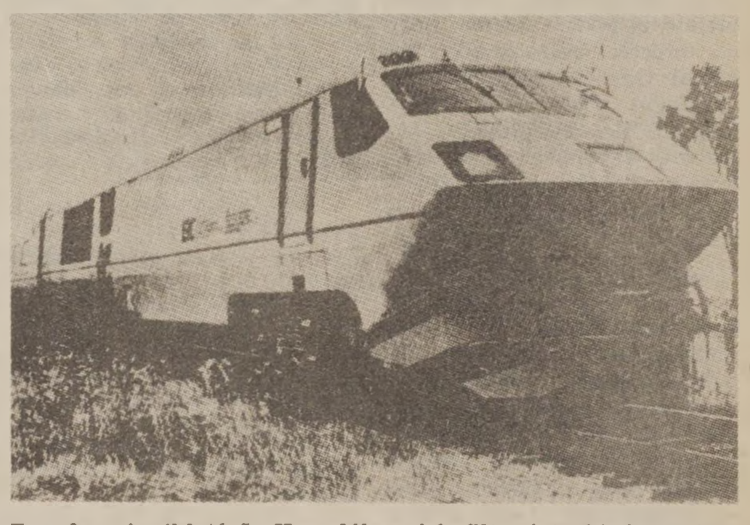
Jurij Szinyjakov
(APN)

GÁZTURBINÁVAL A SÍNEKEN

A gázturbina eredményes alkalmazása a repülésben, majd a hajókon és a csúcserőművekben időszerűvé tette a mozdony erőgépként való használatát is. A közel három évtizedes fejlesztés eredményeként kezdenek megjelenni a sínpályákon a gázturbinás mozdonytípusok.

A gázturbina előnye a vasúti vontatásban elsősorban abban rejlik, *hogy a dízelmotorokénál sokkal gyengébb minőségű tüzelőanyaggal is „megelégszik"*, ezenkívül nincs szükség vízhűtésre, tehát a mozdony kisebb önsúlyú lehet, és így minden korábbinál nagyobb teljesítményűre építhető. Ráadásul a gázturbina olajfogyasztása is kevesebb, mint a dízelmotoré, elsősorban a csapágyak kisebb száma és a dugattyúk teljes elmaradása miatt, ami nem elhanyagolható szempont. *A gázturbinás mozdony hátránya viszont a rosszabb hatásfok, továbbá a részterheléses üzemben erősen megnövekvő fajlagos tüzelőanyag-fogyasztás.*

A gázturbina a repülésben éppen azért válhatott be, mert



Egy francia ihletésű, Kanadában készült gázturbinás motorvonat, amelynek 200 km óra az utazósebessége, de ha kell, 250 km/óra csúcssebességgel is tud száguldani. Építéséhez igen sok alumíniumot használtak fel, amivel jelentős súlymegtakarítást értek el a luxuskényelmű motorvonat tervezői

tartósan működhet teljes terheléssel, állandó fordulatszámmal, miközben a környezet hőmérséklete a magasban elég alacsony (mínusz 20—40 C-fok körüli). A hajókon is elsősorban az nyújt előnyt, hogy a tengerjárók főmotorjai hosszú időn át járnak állandó nagy terheléssel. A gázturbinás mozdonyok viszont erősen változó igénybevétellel kénytelenek működni, miközben a környezeti hőmérséklet eléggé széles határok között ingadozik. A gázturbinás mozdony hatásfokának növelésére a leghatékonyabb eszköz a turbina üzemi hőmérsékletének emelése. A turbina forgatónyomatéka többszörös áttételen keresztül jut a rendszerint hidromechanikus hajtóművekhez, aminek főként az indításnál van jelentősége. Arról egyelőre szó sincs, hogy a gázturbinás mozdonyok kiszoríthassák elődeiket. Nem szabad azonban elfelejteni, hogy a gázturbina valamennyi belsőégésű erőgépünk közül a „legfiatalabb", hosszú idő távlatában tehát még változhat a helyzet.

KIÁLLÍTÁS A KELETIBEN

Műszaki együttműködés a szovjet—magyar vasutak között

Október 30-án kiállítás nyílt a Keleti pályaudvar kultúrvárótermében. A mintegy 80 fotóból, negyven tudományos szakkönyvből, mozdony- és kocsimakettekből álló bemutatót a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 64. évfordulója tiszteletére a Keleti csomópont MSZBT tagcsoportja, valamint a Vasúti Tudományos Kutató Intézet rendezte.

A kiállítást *Lázár József*, a Keleti üzemfőnökség kereskedelmi főnöke nyitotta meg. A felszabadulás után — hangsúlyozta — a szétbombázott magyar vasúton a szovjet hadsereg ezer kilométer hosszú pályát javított meg. Ezt követően széles körű vasúti együttműködés alakult ki a Szovjetunió és Magyarország között. A hazai dízelmozdonypark nagyobbik hányadát például a szovjet gyártmányú M 62-esek teszik ki.

A bemutatón egyébként látható volt annak az egyenként hatrészes motorvonatnak a makettje, amelyből barátaink kétszázat rendeltek a Ganz-MÁVAG-tól. Ez a mennyiség még a nagy országok kereskedelmében is ritka példának számít, csakúgy, mint a képeken bemutatott záhonyi átrakókörzet, Európa legnagyobb szárazföldi kikötője. Ez a létesítmény is a szoros együttműködés eredményeként születhetett meg. Az érdeklődők megismerhették még azokat a vágányfék- és automatikus mozdonybefolyásoló berendezéseket, amelyeket szovjet szakemberek szereltek fel a magyar vasutakon.

S. R.

Eredményesen zárult Damaszkuszban a nemzetközi közlekedési konferencia

A Közlekedési és Szállítási Szakszervezetek Nemzetközi Szövetsége október 25—30. között Damaszkuszban tartotta VII. konferenciáját. A konferencia munkájában 92 ország 134 szakszervezete vett részt. A küldöttek megállapították, hogy a közlekedésben és a szállításban dolgozók helyzetét alapvetően a tőkés társadalom elhúzódó válsága, a nemzetközi helyzet alakulása és az elmúlt években a közlekedés területén végbement műszaki, technológiai fejlődés határozta meg. A tőke kihívása nyomán tovább növekedett a munkanélküliség és az infláció. Hatására erősödött a dolgozók harca élet- és munkakörülményeik javításáért, s az elért eredmények megőrzéséért.

A konferencia megállapította, hogy a fokozódó nehézségek ellenére a szövetség és tagszervezetei eredményes tevékenységet fejtettek ki a dolgozók érdekeinek képviseletében és védelmében. A széles körű vitát követően a küldöttek cselekvési programot fogadtak el, amely az egyes közlekedési ágazatok dolgozóinak sajátos problémái mellett tartalmazza a közösen megoldandó feladatokat is. A határozatok és az akcióprogram ismertetésére még visszatérünk.

A hatnapos konferencia befejezéseként a küldöttek megválasztották a tisztségviselőket. A szövetség főtitkári tisztét ismét *Debkumar Ganguli* tölti be. A vasutas ágazati bizottság elnöki funkciójában sem történt változás; ismét *Koszorús Ferencet*, a vasutas-szakszervezet főtitkárát választották újjá és megerősítették az adminisztratív bizottsági tagságát is.



A MÁV KUPÁÉRT

Repülőmodellek sebességi versenye

A záhonyi Tisza-parton lebonyolított, és első ízben megrendezett *országos modellező sebességi körrepülő versenyen* jól szerepeltek a debreceni, a gyulai és a záhonyi csapatok. A tét az üzemigazgatóság által alapított *MÁV Kupa* elnyerése volt.

Ifjúsági korcsoportban első helyezést ért el a debreceni *Somogyi Attila*, akinek kis repülőgépe 240 kilométeres óránkénti sebességet ért el. Második és harmadik helyen a gyulaiak két versenyzője végzett: *Elekes Imre* és *Nagy Gábor*.

A gyulaiaknál egyébként biztató a jövő, tekintve, hogy az úttörők versenyéből két gyulai fiú — *Múlt Róbert* és *Dohányos Pál* — szerezte meg az első és második helyezést. Jellemző, hogy Múlt Róbert repülőmodellje 151 kilométeres sebességgel rótta a köröket.

Gonda Lajos MHSZ-elnök szerint a verseny igen látványos volt, s jövőre *még több résztvevőre számítanak*. Remélhető, hogy a záhonyiak — akiknek igyekezetét, szorgalmát most balszerencse kísérte, mivel modelljeik verseny közben sorra megrongálódtak — legközelebb majd jobban szerepelnek.

Hol áll a Szolnoki MÁV–MTE?

BESZÉLGETÉS HOLLÓY TAMÁS ÜGYVEZETŐ ELNÖKKEL

A *Szolnoki MÁV MTE*, a nagy hagyományokkal rendelkező vasutas-sportkörök közé tartozik. Sőt, nem csupán a vasutassportban játszik kiemelkedő szerepet, biztos rangelső a Tisza-parti város és az egész megye sorrendjében is. Az egyesület életéről, eredményeiről, gondjairól kérdeztük *Hollóy Tamást*, a klub ügyvezető elnökét.

— A sportközvélemény elsősorban az atlétáik eredményei által ismeri a sportkört. *Paróczai András, Ecsekiné Juhász Erzsébet* és *Szalai József* számos kiemelkedő teljesítménnyel hívta föl magára a figyelmet. Mi a helyzet a többi sportágban?

— *Egyesületünk tizenhárom szakosztállyal dolgozik. Ezek közül az atlétika A-kategóriás, a labdarúgás, a kosárlabda, az ökölvívás, a súlyemelés, a teke és a vívás B-kategóriás, a birkózás, a tájfutás, a tenisz, a torna és a közelmúltban megalakult öttusa pedig C-kategóriás minősítésű. Van még emellett egy természetjáró-szakosztályunk is, ennek nincs minősítése . . .*

— Tervbe vették-e valamelyik szakosztály megszüntetését, esetleg újabbak alakítását?

— *Nincs ilyen tervünk.* Ami a szakosztály-alakítást illeti, éppen néhány héttel ezelőtt vágtunk neki az öttusának, s ez most kissé leköti az energiánkat, a figyelmünket. Megszüntetésről sincs szó, legfőljebb arról, hogy a gyöngélkedő szakosztályok munkáját fokozott figyelemmel ellenőrizzük, elemezzük.

— Mi a helyzet a létesítményekkel?

— *A legnagyobb gondunk az, hogy a tornaszakosztálynak nincs megfelelő edzőterme, ennek megoldása sokat lenditene az eredményeken is. Ami viszont örömhír: hamarosan javuló feltételek mellett gyakorolhatnak az ökölvívók, a birkózók és a súlyemelők, s fedett futófolyosó várja az atlétákat is.*

— Mindez komoly anyagi hátteret sejtet. Milyen vállalatok, intézmények patronálják a sportkört?

— Legfőbb bázisunk a városi tanács, a vasutas-szakszervezet, a helyi MÁV Járműjavító és a Szolnok megyei Állami Építőipari Vállalat. Mellettük számos kisebb-nagyobb vállalat és üzem vállal anyagi segítséget a sportkörnek.

— Milyen az edzői ellátottság?

— Az egyesület harmic edzőt foglalkoztat, ebből tizenegy főfoglalkozású. Ez a létszám tulajdonképpen elegendő is lenne, ám a szakembereink minősítésével állandóan elégedetlenek vagyunk. *Célunk, hogy a versenyzők minél képzettebb szakemberektől sajátíthassák el a sportág ismereteit.* Pillanatnyilag egy mesteredző és nyolc szakedző dolgozik a klubnál.

— Mik a, Szolnoki MÁV MTE legközelebbi tervei?

— *Változatlanul kiemelten kezeljük az atlétikai szakosztályt.* A labdarúgóknál az a célunk, hogy erősítsék meg helyüket az NB II-ben. A tárgyi feltételek javulása után az eredményekben is előrelépést várunk a súlyemelőktől, a birkózóktól és az ökölvívóktól. Szeretnénk, ha a vívószakosztály is újra fölkapaszkodna a sportág ranglétráján. Egyébként, ha új szakosztályt nem is alakítunk, a régieknek minden tőlünk telhetőt megadunk az előrelépés érdekében.

(pilhál)

Hat igazgatóság labdarúgó tornája

A szegedi területi szakszervezeti bizottság és az igazgatóság szakszervezeti bizottsága október 3-án rendezte meg Szegeden a Bebrits Lajos vasúti szakközépiskola pályáján *a vasútigazgatóságok közötti kispályás labdarúgótornát.*

A végig izgalmas és színvonalas torna győztese a szegedi csapat lett. Ezzel elnyerték a Szeged Kupát. A további sorrend: 2. Miskolc, 3. Szombathely, 4. Debrecen, 5—6. Pécs, Budapest.

Balatonfüreden és Hévízen tanácskoztak a vasutasbiztosító egyesületek vezetői

A MÁV Vezérigazgatóság igazgatási és jogi szakosztálya októberben kétnapos megbeszélésre hívta össze Balatonfüredre és Hévízre a vasutasbiztosító egyesületek ügyvezető elnökeit, helyetteseiket, a főkönyvelőket, az üdültetési felelősöket, s az üdülővezetőket. Az első napon Balatonfüreden a Vasutasok Általános Biztosító Egyesületének üdülőjében, a házigazda, *Tóth László ügyvezető* elnök megnyitója után *dr. Jánosi Imre* osztályvezető értékelte munkájukat. Megállapította, hogy az egyesületek jól gazdálkodtak, vagyonunk gyarapodott, így az alapszabály módosításával emelni lehetett a tagoknak nyújtandó egyes szolgáltatások mértékét. A vezetők lelkiismeretesen, szakértelemmel, az adott népgazdasági helyzethez igazodva látják el feladatukat. A választmányoknak, mint operatív szerveknek, jó az összetételük, kritikus szemmel figyelik és segítik az operatív munkát, vigyáznak a bevételek felhasználására. Ugyanez vonatkozik a számvizsgáló bizottságokra is.

A tanácskozás részvevői az üdültetést illetően sajnálattal állapították meg, hogy a tagok túlnyomó többsége a nyári hónapokra igényel üdülőbeutalót. Ebben az időszakban azonban az egyesületek is a családosokat részesítik előnyben. Amíg az elő- és utószezonban nem sikerül kihasználni az üdülők kapacitását, az egyesületek továbbra is megkötik a szerződést a SZOT-tal és a Vasutasok Szakszervezetével.

A második napon a Vasutasok Biztosító Egyesületének hévízi üdülőjében *Molnár László* ügyvezető elnök nyitotta meg a tanácskozást. Itt pénzügyi és költségvetési kérdésekkel, a MÁV számviteli szerveivel fennálló kapcsolattal foglalkoztak, a résztvevők. Szó esett az egyesületek belső életét érintő kérdésekről, a szakvonali és társadalmi szervekkel kialakított jó viszonyról is.

Úttörő honvédelmi verseny

A miskolci igazgatóság honvédelmi klubja és KISZ-vezetősége a közelmúltban úttörő honvédelmi versenyt rendezett *a bodrogolaszi MÁV Nevelőotthon tanulói részére.* A versenyen a tanulók 98 százaléka, mintegy 80 úttörő vett részt. A verseny elméleti és gyakorlati feladatokból állt. Az otthon parkjában kijelölt, 1000 m-es pályán különféle akadályokat kellett leküzdeni. A legnépszerűbb feladatnak a bukócélok légpuskás eltalálása bizonyult.

A verseny győzteseinek tábortűz mellett adták át az értékes díjakat. Az otthon vezetősége és a rendezők között megállapodás jött létre, hogy a jövőben évente két alkalommal rendezik meg az úttörők honvédelmi versenyét.

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. A racionálisabb foglalkoztatás velejárója. 13. Kutyafajta. 14. Női név. 15. Ez a kódex régi magyar nyelvemlék. 16. . . . izálás, vetőmag előkezelése. 17. Kézimunkázik. 18. Rajthely a sportban. 19. A világért sem. 20. Kedveli az evést. 23. Három római szám. 24. Vallásos ének. 26. Fél kettes. 27. Lila páros betűi. 28. A mai napon. 29. Füves kaszáló. 30. Az aktínium vegyjele. 32. A nikkel vegyjele. 33. Tisztítószerszám. 35. Ritkán található. 37. Amerika névadója. 39. Két szék közül ide is lehet kerülni. 41. Német riadó. 43. Expresszvonat. 44. Duna mássalhangzói. 45. Numeró. 46. Frigidben megtalálható. 48. Névelő. 49. Szófaj. 51. Török népmesei alak. 54. . . . föld. 56. Szigetek az Északi-tengerben. 58. George . . . (1838—1875), a Carmen zeneszerzője. 59. Piaci árus. 60. Ideges félelem (görög). 61. Lakoma. 62. Seprű igéje. 63. Betűpótlással elegyít. 64. Aleppo másként. 66. Terem az állomáson.

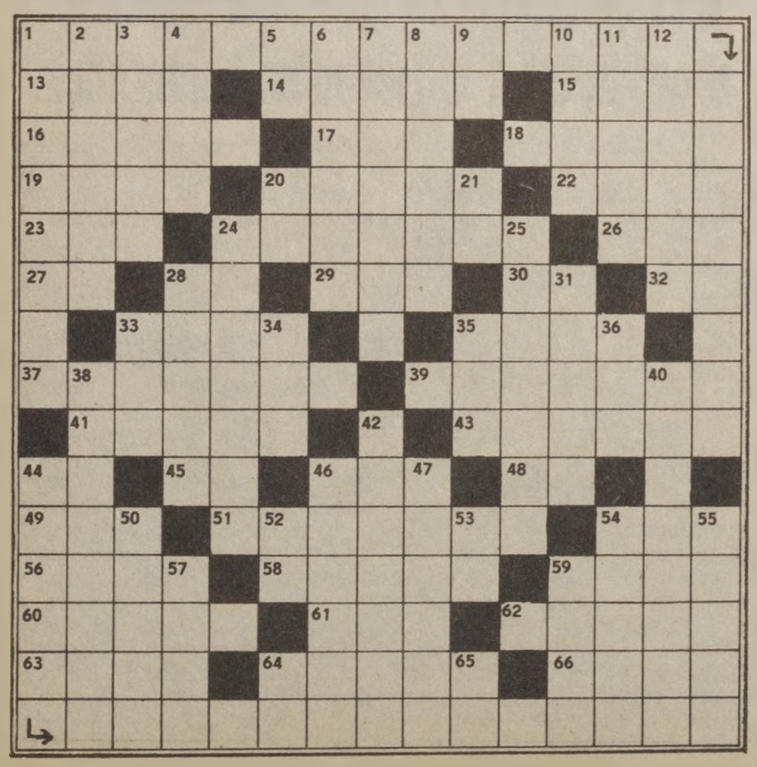
Függőleges: 1. Fényes felületű fajansz. 2. Afrikai állam. 3. A Bug mellékfolyója (ék. fel.). 4. Fémes elem. 5. Kutya. 6. Latin igazgató. 7. Örökösödés. 8. Lefordított (szöveget). 9. Kettőzve bányaváros. 10. Lakatos szerszáma. 11. Művészeti irányzat. 12. Henny . . . . német filmszínésznő volt. 20. Kötőszó. 21. S. Á. 24. Kék színű drágakövek. 25. Szabolcs megyei község. 28. Dél-tiroli város. 31. Spanyol tartomány. 33 Főzelékféle. 34. Megkeverve! 35. Az egyik szülő. 36. Durcáskodás. 38. Forró égövi fa. 40. Az ördögök fejedelméé. 42. Ilyen hiányzás is van. **44. Egybesik a szocialista bérezés elvével.** 46. Izgat, ellenérzést vált ki 47. Vissza: hímzésfajta. 50. . . . István, neves filmszakember. 52. Arab szelek. 53. Számnév. 54. Nem értékes drágakő. 55. A Tisza mellékfolyója. 57. Veszprém megyei község. 59. . . . háza, Bendegúz temetkezési helye (Arany J.). 64. Kimondott betű. 65. Béke fele.

Beküldendő: vízszintes 1. és függőleges 44.

Beküldési határidő: 1981. december 4.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Kocsimérlegelés biztosítása. Iparvágányos kiszolgálás.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 21. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Kovács Lászlóné, Hajmba, Bányász u. 19.; Pecze János, Záhony, József A. u. 19.; Tichy Miklósné, Dunakeszi, Mihály u. 9.; Velő László, Almásfüzitő, Fő u. 26.; Sárközi Péter, Füzesabony, Jókai u. 9.



Műszaki könyvnapok a budapesti igazgatóságon



Sok érdeklődő tekintette meg a könyvkiállítást

(Óvári Árpád felvétele)

A budapesti vasútigazgatóság kultúrtermében október 29-én nyitották meg az őszi műszaki könyvnapokat. A megnyitón *Nagyrónai László* igazgatóhelyettes mondott beszédet. Elmondotta, hogy a könyvnapon először mutatnak be közgazdasági jellegű munkákat. Ennek az a célja, hogy a műszakiak és a közgazdászok közelebb kerüljenek egymáshoz. E két tudományág ötvözete nélkül ugyanis ma már nem képzelhető el színvonalas munka.

A könyvnapi ünnepségre meghívták az *„Aktív RC szűrők"* című jól sikerült műszaki könyv egyik szerzőjét, *Berka Jean Claude* kutatómérnököt. A fiatal szerző az ünnepségen népszerűen elmagyarázta munkájának alkalmazását a vasúti hírközlő hálózatban, majd hosszan elbeszélgetett a szakemberekkel.

A könyvnapon egyébként összesen 422-féle művet tártak az olvasók elé. Ebből hatvanhárom a napokban jelent meg. A bemutatott könyveket a helyszínen is meg lehetett vásárolni.

(s)

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 Lapkiadó Vállalat
1964 Bp. VII., Rákóczi út 54.
Telefon: 224-818
Felelős kiadó: dr. Jandek Géza
a Népszava Lapkiadó Vállalat
igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 215-11 050
81—5063. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460—6000

HÍREK

— **Vetélkedő.** A győri körzeti üzemfőnökségnél október 15-én szakmai és politikai vetélkedőt rendeztek, melyen győri, Budapest-Keleti és a ferencvárosi fiatalok vettek részt. Az első helyen a győri fiatalok végeztek.

— **Nyugdíjas-taggyűlés.** A vasutas-szakszervezet monori nyugdíjas csoportja október 26-án taggyűlést tartott. A résztvevők előbb a szakszervezet tevékenységéről, majd a község fejlesztéséről kaptak tájékoztatást.

— **Társadalmi munka.** A békéscsabai villamosvonal-felügyelőség Magyar—Szovjet Baráti Társaság nevét viselő szocialista brigádja november 7. tiszteletére társadalmi munkát szervezett. A villanyszerelőkből álló brigád Békéscsaba állomás felvételi épületének mennyezetét és a tágas csarnok oldalfalait tisztította meg.

— **Kiállításon.** A sátoraljaújhelyi pályafenntartási főnökség II. Rákóczi Ferenc szocialista brigádja a városi művelődési házban megtekintette Kállai József fafaragó és Karászi Lenke szövőnő kiállítását. Ezután hét éremgyűjtő numizmatikai gyűjteményéből rendezett kiállítást tekintették meg.

— **Jutalmazás.** A hatvani körzeti üzemfőnökség párt- és szakszervezeti bizottsága, a november 7-e alkalmából rendezett háziünnepségén megjutalmazta a legeredményesebben dolgozó aktivistákat. A jutalmazottak között volt Rapi József, a hatvan—salgótarjáni pályafenntartási főnökség dolgozója, a Magyar Vasutas tudósítója is.

— **Önálló est.** Nagykanizsán, a Kodály Zoltán vasutas művelődési házban a közelmúltban Bujtor István színművész és Perényi Eszter hegedűművész önálló estet adott Bartók Béla születésének 100. évfordulója alkalmából.

— **Tisztasági akció.** A hatvan—salgótarjáni pályafenntartási főnökség nyolc szolgálati helye nevezett be a miskolci igazgatóság tisztasági és munkahely-csinosítási akciójába. Az értékelés szerint az aszódi II. főpályamesteri szakasz végzett az első helyen, második a VI. számú gödöllői gmpsz, míg a harmadik a salgótarjáni IV. főpályamesteri szakasz.

— **Takarékos pécsi vasutasok.** Országszerte ezekben a napokban fizetik vissza a tagoknak a KST-betétösszegeket. Pécsett 13 vasúti szolgálati hely 688 dolgozója több mint 2 millió forintot gyűjtött össze.

— **Munkásőr-vándorkiállítás.** Debrecen állomás kultúrvárótermében október végén munkásőr-vándorkiállítást rendeztek. A kiállítás nyitvatartása alatt minden nap egy-egy munkásőr adott tájékoztatást az érdeklődőknek.

— **Egy nap Zágrábban.** A nagykanizsai körzeti üzemfőnökség szocialistabrigád-klubjának szervezésében, október 22-én, 35 vasutas autóbusz-kiránduláson vett részt Zágrábban. A csoport városnézés közben számos történelmi nevezetességgel ismerkedett meg.

— **Püspökladányi újítók.** Az utóbbi hónapokban fellendült az újítási kedv a püspökladányi vontatási főnökségen. Az idén az eddig benyújtott 84 újításból 38-at elfogadtak. Az újítóknak hétezer forintot fizettek ki.

— **Nyugdíjas-találkozó.** A vasutas-szakszervezet központjának nyugdíjasai november 11-én baráti találkozón vettek részt a szakszervezet Benczúr utcai székházában. A titkárság, a párt, a szakszervezeti bizottság és a KISZ-szervezet nevében dr. Balázs Ákos osztályvezető köszöntötte a nyugdíjasokat, majd Banyák Nándor és népi zenekara szórakoztatta a találkozó részvevőit.

— **Névadó ünnepség.** A BVKH KISZ-alapszervezete kezdeményezésére, október 27-én névadó ünnepséget rendeztek a hivatal 13 nődolgozójának gyermekének. Az ünnepség hivatalos része után, a szakszervezeti bizottság és a KISZ-szervezet ajándékkal kedveskedett a kicsinyeknek.

Lakáscsere

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 gépkocsitárolási lehetőséggel rendelkező MÁV-bérlakásomat soproni egy és fél, vagy egy plusz hallos, lehetőleg telefonos, gépkocsitárolási lehetőségű vagy garázsos, komfortos lakásra MÁV-dolgozóval. Telefon: 643-128.

Elcserélném budapesti két szoba, plusz étkezős, luxuskivitelű, 67 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat kisebb budapesti tanácsira. MÁV-dolgozóval. Minden megoldás érdekel. Telefon: 862-103, este 6 után.

Elcserélném ludányhalászi megállóhelyen levő kétszobás (éléskamra, konyha, előszoba, gazdasági épületek) szolgálati lakásomat Salgótarján, Kisterenye, Pásztó térségében hasonló MÁV- vagy bérlakásra. Cím: Módi Istvánné, Ludányhalászi vasútállomás.

Elcserélném rákospalotai, kettő plusz étkezőszobás, loggiás, komfortos lakásomat MÁV-dolgozóval kétszobás összkomfortos vagy komfortos tanácsira. Érdeklődni 7 és 15 óra között a 409-511-es telefonszámon.

Elcserélném két szoba komfortos, 3. emeleti, napfényes, MÁV kezelésében levő lakásomat hasonló tanácsira, esetleg kisebbre is. Minden megoldás érdekel. Szörényi, Budapest VI., Lehel u. 1. III. e. 13.

Elcserélném egri két szoba összkomfortos, első emeleti, tanácsi, főbérleti lakásomat budapesti vagy környéki hasonló lakásra. Minden megoldás érdekel. Telefon: 19-61 Bp. Keleti levelező.

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXV. ÉVFOLYAM, 24. SZÁM — ÁRA: 1,30 FORINT — 1981. NOVEMBER 30.

A tartalomból:

Készültségben — 3. oldal

Répaszerelvények — kötött fordában — 4. oldal

Igények és lehetőségek — 5. oldal

Kölcsönösen előnyös — 6. oldal

Az elnökség napirendjén

A törzsgárdaszabályzat módosítása

A vasutas-szakszervezet elnöksége november 18-án ülést tartott. A testület elsőnek a MÁV 1982. évi vállalati tervjavaslatát, valamint az ezzel kapcsolatos szakszervezeti feladatokról szóló előterjesztést vitatta meg. A terv tulajdonképpen a MÁV VI. ötéves tervének jövő évi feladataira épül, ugyanakkor figyelembe veszi a már ismert gazdasági szabályozók hatását. Ennek megfelelően *a MÁV a személyszállításban 270 millió, az 1981. évben várható teljesítéssel azonos mennyiségű utas és 131 millió tonna áru elszállításával számol.* Az utóbbi 1 millió tonnával meghaladja a vasútigazgatóságok tervjavaslatában visszaigazolt és a hálózati szinten összesített értéket. A különbözetet aktív kereskedelmi politikával akarják megszerezni.

Ezután *a MÁV Törzsgárda Szabályzatának* módosításáról készült előterjesztés került az elnökség elé. Mint ismeretes, a törzsgárdatagság elismerése az 1971-ben kiadott Törzsgárda Szabályzat céltudatos alkalmazásával megvalósult. A módosított szabályzat még fokozottabban biztosítja a vasútnál hosszú szolgálati idővel rendelkező és a folyamatosan jó munkát végző dolgozók megbecsülését.

Az elnökség a Törzsgárda Szabályzat módosításával egyetértett és elfogadta. Ugyancsak elfogadta a vasutas testnevelés és sportmozgalom helyzetéről, fejlesztésének feladatairól készült előterjesztést. *(A MÁV 1982. évi vállalati tervének, s a módosított törzsgárdaszabályzat ismertetésére lapunkban még visszatérünk.)*

A különböző szintű testületi viták után

A központi vezetőség elfogadta az ötnapos munkahét programját

A vasutas-szakszervezet központi vezetősége november 19-én, a Landler Jenő járműjavító művelődési háza színháztermében tartotta ülését.

Gyóosi Jenő elnök megnyitója után a központi vezetőség elsőnek a MÁV ötnapos munkaléttel kapcsolatos írásos előterjesztését vitatta meg; melyhez *Mester Alajos* vezérigazgató-helyettes fűzött szóbeli kiegészítést. Mint elmondta, az ötnapos munkahét 1982. január 1-i bevezetésének a szakszervezet legfelsőbb vezető testülete által most megvitatandó programja csaknem egyéves munka eredménye. Tekintettel a vasúti munka különleges voltára és a vasúttal szemben támasztott népgazdasági igényekre, *már a Minisztertanács határozata előtt, 1980 decemberében megkezdték a program kidolgozását.* A korai kezdést az tette szükségessé, hogy a MÁV-nak sokoldalúan kellett felkészülnie az új munkarendre. Az áttéréshez figyelembe vették a VI. ötéves tervre szóló MÁV Kollektív Szerződés feltételeit is. *Az új rendet a 42 órára csökkentett munkaidőnek megfelelően, az egészségre ártalmas munkakörökben pedig 40 órához illeszkedve állapították meg.* Ezt függelékben csatolják a kollektív szerződéshez.

A munkaprogram tervezetet széles társadalmi vitára bocsátották. A tapasztalat szerint a dolgozók általában kedvezően fogadták az ötnapos munkahét bevezetését és többnyire helyeselték az átállási módokat. A végleges programot az üzemi demokrácia fórumain elhangzott észrevételek, javaslatok, bírálatok figyelembevételével dolgozták ki, amelyet a vasutas-szakszervezet elnöksége is jóváhagyott.

— A munkaprogram kidolgozása — folytatta a vezérigazgató-helyettes — nem volt könnyű. A vasút folyamatos üzem, feladatai elvégzéséhez a különböző előírások meghatározzák a szükséges létszámot és munkaidőt. A mintegy 135 ezer vasutasból csaknem 50 ezer dolgozik folyamatos munkarendben, *ezeknek tényleges munkaideje jelenleg is 220 óra körül van.* Nálunk az ötnapos munkahét bevezetésével a túlórák száma, a kidolgozott szervezési intézkedésekkel, műszaki fejlesztésekkel és új munkarendek bevezetésével automatikusan növekszik. Ez javítja ugyan az egyéni kereseteket, de csökkenti a dolgozók bérfejlesztési lehetőségét. Ezt a központi szervek is elismerték és segítséget adtak a feszültségek feloldásához. Mint ismeretes, a MÁV-nál nem kell az évi bértömeg növelését 1 százalékkal mérsékelni. *Enélkül a központi támogatás nélkül 1982. évi bérfejlesztési lehetőségünk minimálisra csökkent volna.* Ennek hangsúlyozásával meg kell jegyezni, hogy dolgozóink többségénél, a népgazdaság egyéb területeihez hasonlóan, a kieső munkaidőt önerőből kell pótolni, ami igen nagy munkaszervezést, ellenőrzést és munkafegyelmi intézkedéseket követel.

— Az áttérést nehezíti és bonyolulttá teszi egyes belső munkaügyi problémák megoldása is. Például a munkaközi szünet (ebédidő) kiadásának szabályozása. *A Minisztertanács határozata kimondja, hogy a munkaközi szünetnek a munkaidő terhére való kiadását meg kell szüntetni.* Külön kell szabályozni a heti pihenőnap és szabadnap együttes kiadásának módját, amely szerint a forduló- és utazó szolgálatosok legalább annyi szabadnapra jogosultak, ahány szombat az adott hónapban van.

Még ezenkívül is vannak belső munkaügyi kérdések, ezek megoldása várhatóan csak a következő időszakban lehetséges. Az utazóközönséggel és a fuvaroztatókkal összefüggően a KPM megkereste az érintett minisztériumokat, hogy előzetes felmérések alapján állapítsák meg, mely nagyobb vállalatoknál nem várható megfelelő hétvégi rakodási készség és tegyenek hat-

(Folytatás a 3. oldalon)

November 7. tiszteletére

Nagykanizsán újabb gőzmozdony és egy bisztrókocsi került talpazatra

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 64. évfordulójának tiszteletére munkásgyűléssel kezdték a napot a nagykanizsai üzemfőnökség vontatási esztergamühelyében. Az ünnepi megemlékezést *Gáspár László* műszaki főfelügyelő tartotta. Ekkor adtak át 23 kiváló dolgozó kitüntetést és hárman nyerték el a Szakma Ifjú Mestere címet.

A művelődési ház nagytermében *Tóth János* szb-titkár mondott beszédet. Kiemelte, hogy a gazdasági munkában a mind nagyobb követelmények nem teljesíthetők az aktivisták, a szocialista brigádok segítsége nélkül.

Az ünnepi megemlékezés színfoltja volt egy 377-es sorozatú mozdony és bisztrókocsi ünnepélyes avatása. A vasútmodellezők és vasútbarátok nagykanizsai köre nevében *Vitári István*, az üzemi pártbizottság titkára köszöntötte a jelenlévőket. *Juhász Gyula* osztályvezető, a pécsi igazgatóság képviseletében szólt a dolgozókhoz.

— Az elmúlt években nemes kezdeményezés indult el a nagykanizsai csomóponton. Az üzemfőnökség szocialista brigádjai elhatározták, hogy mivel Nagykanizsa városa már a múlt században szoros kapcsolatba került a vasúttal, méltó emléket állítanak ennek. Az elmúlt években kiállították a pályaudvar mellett a 375 sorozatszámú gőzmozdonyt és egyéb, a vasút történetét dokumentáló eszközöket.

A most kiállított 377—443 számú gőzmozdonyt 1896-ban építették, és hosszú ideig a mellékvonalakon közlekedett. A kiállított vonali kocsi — amely eredetileg hálókocsi volt — 1900-ban épült. *A két jármű a Közlekedési Múzeum tulajdona, a kanizsai csomópont helyreállításra kapta meg őket.* A hálókocsiból a vasutas szocialista brigádok, a város számos vállalatával és a városi tanács segítségével büfékocsit alakítottak ki, amely a maga nemében egyedülálló vendéglátó egység, vagyis muzeális jellege mellett célszerű feladatokat is el fog látni.

Kommunista műszakok

A tapolcai körzeti üzemfőnökség 232 dolgozója *kommunista szombatot tartott* az üzemfőnökség székhelyén. Kicseréltek 60 köbméter olajos földet, megjavítottak három mozdonyt, rakodóvágányt készítettek elő talpfacseréhez, megtisztítottak 22 személykocsit. Összesen 1426 órát dolgoztak, munkájuk ellenértéke: *23 754 forint, melyet átutaltak Tapolca város fejlesztési alap számlájára.*

A Budapest Ferencváros vontatási főnökség dolgozói a mozgássérültek évének jegyében áprilisban és októberben kommunista műszakokat tartottak. Áprilisban 127 184, októberben 103 722 forint volt a műszakok értéke. A két műszak bevételét, összesen 230 906 forintot a vasutas rokkantak rehabilitációs alapjára ajánlották fel.

Az idén először októberben

A vasút szállítási teljesítménye meghaladta a 12 millió tonnát

Októberben kitett magáért a vasút. Az idén ez volt az első hónap, amikor áruszállítási feladatait mind a bázishoz, mind a tervhez viszonyítva túlteljesítette. Az elszállított

12 millió 178 ezer tonna áru a bázishoz képest 102,1, a tervet alapul véve pedig 101,9 százalékos teljesítésnek felel meg.

A többletszállítás abszolút értéke meghaladta a negyedmillió, illetve a 220 ezer tonnát.

Az 1980 azonos időszakához viszonyítva a belföldi és export szállítás 7,2 és 6,9 százalékkal nőtt, míg az import és tranzit küldemények volumene 10,5, illetve 9 százalékkal csökkent. A belföldi és export szállításnál az együttes növekedés 600 ezer tonnát tett ki, ami azért érdemel külön említést, mert ezt a többletigényt a ki nem állított teherkocsik közel 10 százalékos csökkentése mellett érte el a vasút.

A tervhez viszonyítva,

a belföldi és export küldeményeknél 7,5 és 12,1 százalékos a túlteljesítés mértéke.

Ez 660 ezer tonnának felel meg. Ezzel szemben az import és tranzit szállítások mennyisége, 7,8 és 16,5 százalékkal a tervezett szint alatt maradt.

A kocsiigényes forgalomban elszállított áruvolumen 9 millió 959 ezer tonnát tett ki. Ez, a bázist alapul véve 105,1 százalékos, illetve 104,8 százalékos tervtúlteljesítésnek felel meg.

A vasúti fuvarozásra feladott élőállat-küldeményeknek a megrakott teherkocsikban kifejezett mennyisége 39,9 százalékkal, ezen belül a belföldi forgalomban 98,4 százalékkal, az export relációban pedig 27,1 százalékkal haladta meg a bázisszintet.

A záhonyi átrakókörzet belépő áruforgalmát októberben erőteljes

forgalomcsökkenés jellemezte. A belépett széles nyomtávú rakott teherkocsik mennyisége 7,2 százalékkal, az ezekben érkezett áruvolumen pedig 10,8 százalékkal volt kevesebb, mint 1980 októberében.

A beérkezett széles nyomtávú rakott teherkocsikból az átrakodás, illetve kirakodás üteme lényegében megfelelt az érkezés ütemének, amit alátámaszt, hogy a kirakatlan maradvány napi átlaga bázisszinten alakult.

A térségben megrakott normál nyomtávú teherkocsik száma az érkezés ütemének megfelelően 8 százalékkal, az ezekbe berakott árusúly pedig 11,7 százalékkal kevesebb volt, mint 1980 azonos időszakában.

Az áruszállítás minőségét jellemző

mutatók egy része a munka minőségének fejlődéséről, más része viszont visszaesésről tanúskodik

A minőségjavulást a szállítási igény kielégítésének növekedése és a vonatácsorgási esetek számának több mint 35 százalékos csökkenése, míg a visszaesést, a gépre várási esetek számának 16,1 százalékos és a vonatfeloszlatások 76,8 százalékos emelkedése tükrözi. A vonatfeloszlatások elsősorban a kilépő vonatoknál alakultak kedvezőtlenül. Emiatt, valamint a szállíttató felek nem kielégítő rakodási készsége miatt, a teherkocsik időbeli kihasználása 4,6 százalékkal rosszabb volt a bázisbelinél. Az időbeli kihasználás az idegen teherkocsiknál 6,4 százalékkal, a MÁV- és OPW-teherkocsik tekintetében pedig 4,1 százalékkal volt kedvezőtlenebb, mint egy évvel korábban.

A tehervonati mozdonyok kihasználása (a napi hasznos futást alapul véve) a gőzmozdonyoknál 0,7 százalékkal, a villamos vontatásnál 0,3 százalékkal, a kis dízelmozdonyoknál pedig 1,9 százalékkal kedvezőbb volt a tervben előírtaknál, míg a nagy dízelmozdonyoknál a tervteljesítés csak 99,3 százalékot tett ki.

Ami az októberi személyszállítási teljesítményeket illeti,

a vasút 23 millió 648 ezer utast szállított. Ezzel a bázishoz képest 99,6, a tervet alapul véve pedig 97,1 százalékos teljesítést ért el.

A személyszállítás utaskilométerben mért teljesítése 100,6, illetve 100,2 százalék. A minőségi mutatók közül a menetrendszerűség 1,5 százalékkal romlott, míg a késési időt alapul véve, az összes vonatnál 6,2 perccel, a nemzetközi forgalomban pedig 10,6 perccel javult.



November 4-én adták át rendeltetésének Debrecen állomás új biztosító berendezését

Képriport az 5. oldalon

HOGY MIELŐBB BEILLESZKEDJENEK

A fiataloknak szükségük van az idősebbek tapasztalataira

Ifjúsági parlament a Nyugati pályaudvaron

Tanácskozásra gyülekeztek november 21-én reggel a Nyugati pályaudvar fiataljai. Mintegy hetvenen jöttek össze, hogy fordulószolgálatos társaik képviseletében is részt vegyenek az ifjúsági parlamenten. Egyébként Budapest-Nyugati pályaudvar területén, november 1-től üzemfőnökség működik, amelynek ezerötszáz dolgozója közül csaknem négyszáz fiatal.

A megnyitó után *Becze Tibor* állomásfőnök számolt be az 1978. évi ifjúsági parlament óta végzett munkáról. Elmondotta, hogy az intézkedési tervben rögzített feladatokat végrehajtották, az állomás vezetői az eltelt három év alatt is gondot fordítottak a fiatalok problémáinak megoldására. A tapasztalatok szerint gyakran előfordult, hogy a vonatkísérethez, utazószolgálathoz jelentkező fiatalok (az előzetes tájékoztatás ellenére) nem tudják helyesen felmérni a forduló szolgálati beosztás gondjait, ezért munkaviszonyukat rövid idő után megszüntetik.

Sok a kilépő

Egy év alatt a negyvennégy újfelvételes fiatal közül harminchatan léptek ki a vasút kötelékéből. Az idősebb, tapasztaltabb dolgozók példamutatásukkal sokat segíthetnek a fegyelem, a közösségi szellem formálásában. Mindkét területen fokozottabb nevelő tevékenységre van szükség. Ezt bizonyítják a kedvezőtlen számadatok is: *1979-ben például huszonhat, 1980-ban harminchét, 1981 augusztusáig pedig tizenhét fiatal ellen kellett fegyelmi eljárást indítani.* A legtöbb probléma az újonnan érkező dolgozókkal van. Azok, akik megismerték és — a kollektíva segítségével megszerették a vasutat, többségükben már fegyelmezetten, kötelességtudóan látják el feladataikat. Igényeik inkább a szakmai előmenetellel, lakással, bérezéssel, a szórakozási és a művelődési lehetőségekkel kapcsolatosak.

A beszámoló szólt arról is, hogy az igények kielégítése, a lehetőségekhez mérten történik. Miután a jobbára fizikai munkát végző fiatalok — öt kivételével — rendelkeznek az általános iskolai végzettséggel, felsőbb fokú tanulmányok folytatására kell ösztönözni őket. A vizsgák sikeres befejezésekor, a tanulók pénzjutalomban is részesülnek. Az otthonteremtés gondjainak enyhítésére, az elmúlt két évben két fiatal lakást, négy kamatmentes kölcsönt, többen az építkezéshez bontási anyagot és munkagépet kaptak.

A szocialista brigádok közreműködésével szervezett múzeumlátogatásokon nyolcvankilencven fiatal állandó jelleggel részt vesz, s a csomóponti könyvtár rendszeres olvasóinak 43 százaléka ugyancsak az ifjúság köréből kerül ki.

Generációs problémák

A beszámoló megállapításaival egyetértettek a tanácskozás résztvevői. A KISZ-alapszervezetek titkárai és néhány fiatal a vitában felelősséggel szóltak azokról a gondokról, amelyek a fiatalokat foglalkoztatják, és munkájuk közben hangulatukat, cselekedeteiket befolyásolják. Javaslataik tükrözték azt a szándékot is, amellyel részt kívánnak venni a közös gondok megoldásában.

Kuppán Tamás jegyvizsgáló elsőként generációs problémát vetett fel. Hangsúlyozta: *a fiataloknak szükségük van az idősebb dolgozók tapasztalatára.* Sokszor azonban úgy érzik, hogy munkatársaik szakmai féltésből nem adják tovább ismereteiket. Néhányan meg is fogalmazták: *hosszú évek után jutottak beosztásukhoz, dolgozzanak meg érte a fiatalok is.* A hozzászóló, javaslataiban többek között utalt arra, hogy az újfelvételesek szakmai oktatásának ideje alatt vigyék a fiatalokat próbautazásra. Ha ugyanis időben élményeket szereznek az éjszakázásról, gyorsabban kiderül az is: vajon az oktatás nem lesz-e hiábavaló?

Kuppán Tamás beszélt arról is, hogy az oktatásban való folyamatos elmaradás a tudnivalók elsajátításában okoz zavarokat. A hallgatók sokszor már a C betűnél tartanak — kifogásolta — amikor az újonnan érkező még az A betűt sem ismeri. Miután az oktatás az egyetlen hely, ahol a fiatalok együtt vannak, az is jó lenne — mondta —, ha a vezetők gyakrabban látogatnák a felkészítőket. Így közvetlenül, gyorsabban tájékozódnának a fiatalok problémáiról is.

Sok múlik az oktatásokon

Többen szóltak a laktanyák, munkásszállások kedvezőtlen pihenési körülményeiről. *Hogyan legyek kedves az utasokhoz* — kérdezte az egyik fiatal jegyvizsgáló —, *ha magam is fáradt vagyok?* Bérezéssel kapcsolatos észrevételek is elhangzottak. Aki most kezdi a vasúti szolgálatot, több bért kap, mint aki már pár éve dolgozik — kifogásolták néhányan. *Balla László* javasolta: próbaidőre vegyék fel a fiatalokat, s ha megfeleltek, csak utána kapják meg az ígért órabért.

Siposné, Zalántai Rita KISZ-titkár arról szólt, hogy az oktatótisztek a szakmai tudnivalók átadása mellett, nagyobb figyelemmel neveljenek a hasznos munkára is. Az ifjúságpolitikai határozatok végrehajtásának ellenőrzését pedig egy társadalmiaktivistahálózat kiépítése jól tudná segíteni.

Szalkai Endre KISZ-titkár az újfelvételesek beilleszkedésével kapcsolatban, a közvetlen munkatársak kötelességéről szólt. A gazdasági vezetők nem foghatják minden fiatal kezét — mondta. Részükre a kollektívának kell több bizalommal segítséget nyújtani. A hozzászóló beszélt a KISZ-szervezet felelősségéről is, amelynek a problémák megoldásában fokozottabban kell érződnie. Ezt hangsúlyozta többek között *Tóth Ferenc*, a csomóponti KISZ-bizottság titkára is, s a feladatok ellátásában az ifjúság megfelelőbb tájékoztatását tartotta szükségesnek.

Sipos József szb-titkár a szakszervezet és a KISZ együttműködésének jelentőségét emelte ki. Mint mondotta, a kapcsolatkeresés nem lehet egyoldalú. Az összehangolt munkában fontos szerepe van a kölcsönös bizalomnak, segítségnek.

Az intézkedési terv 1982—84. évre vonatkozó feladatmeghatározásaival — melynek előterjesztője *Soós Károly* körzeti üzemfőnök volt — a parlament egyetértett.

Pálinkás Katalin

VENDÉGEK ALGÉRIÁBÓL



A vasutas-szakszervezet elnökségének meghívására november 13—21-ig kéttagú algériai delegáció tartózkodott hazánkban. A delegációt Ali Arous Mohamed, az Algériai Szállítási és Távközlési dolgozók Országos Szakszervezetének titkára vezette. A delegáció tagja volt Kellou Abdelaziz vb-tag. Vendégeink szakszervezetünk társadalombiztosítási, egészségügyi, szociális és tömegsporttal kapcsolatos tevékenységét, valamint a szakszervezeti tisztségviselők képzésének és továbbképzésének rendszerét tanulmányozták. A küldöttséget fogadta Koszorús Ferenc főtitkár, aki tájékoztatót adott részükre a magyar szakszervezeti mozgalom és a vasutas-szakszervezet előtt álló időszerű feladatokról.

(Skoda László felvétele)

Ifjúsági parlamentek Debrecenben

A debreceni körzeti üzemfőnökség területén október második felében került sor az ifjúsági parlamentek rétegtanácskozásaira. Együtt tartották meg parlamentjüket a vontatási és a gépkarbantartó műhely, valamint a kocsiszolgálat fiataljai. Külön tanácskoztak Debrecen állomás, a körzeti üzemfőnökség és a vonali állomások és külön a vontatási utazók és a vonatkísérők ifjú képviselői.

Az ifjúsági parlamenteken a szolgálati vezetők számoltak be a három éve tartott parlamentek óta elért eredményekről. Szóltak arról is, hogy szinte minden területen gondot jelent az utánpótlás biztosítása. Sok szó esett ezeken a tanácskozásokon a pályakezdők problémáiról, s arról is, hogyan tudja segíteni a vasút a fiatalokat az önálló élet kezdésében, lakás, családi ház építésében.

A tanácskozások vitájában hatvan fiatal szólalt fel, majd megválasztották a száz küldöttet, akik az üzemfőnökség központi ifjúsági parlamentjén képviselik majd fiatal munkatársaikat.

FELHÍVÁS

technikusminősítő tanfolyamra

A *Savaria Közlekedésgépészeti Szakközépiskola* (Szombathely, Hadnagy u. 1. Telefon: 12-362) 1977 óta képez országos jogkörrel *vasútgépész technikusokat.* Közvetlenül jelentkeznek azok, akik a közlekedésgépészeti szakközépiskolák vasútgépész ágazatán tettek érettségi vizsgát és a vasútüzemi vontató- és vontatott járművek üzemeltetésében, javításában 2 éves gyakorlatot szereztek.

Azok, akik más középfokú végzettséggel és vasútgépészethez kapcsolódó szakmunkásbizonyítvánnyal rendelkeznek, sikeres *különbözeti vizsga* után jelentkezhetnek a minősítő vizsgára és tanfolyamra.

Mindkét esetben jelentkezni az ATü. 2022 sz. nyomtatvány kitöltésével (beszerezhető a nyomtatványboltokban, vagy az iskolától igényelhető), és az iskolához való eljuttatásával lehet.

Jelentkezési határidő: 1981. december 31.

A technikusminősítő tanfolyam önköltséges, a költségeket azonban a szolgálati főnökségek részben vagy egészében átvállalhatják.

A tanfolyami foglalkozásokat havonként egy hétre összevontan (4 nap) tartják meg. Szálláslehetőséget a szombathelyi MÁV Igazgatóság biztosít. Igénylést a jelentkezési lap leadásával egy időben az iskolának kell bejelenteni.

A vasútgépész ágazaton kapott *technikusi oklevél* a MÁV-nál dolgozóknál egyenértékű a tiszti II. szakcsoporttal. Az iskola az érdeklődőket munkanapokon személyesen vagy írásban is részletesen tájékoztatja.

A színpad szerelmese

RENDHAGYÓ PORTRÉ EGY ÁLLOMÁSFŐNÖKRŐL

„Hozzá nem értésünk határáig maradunk egy-egy helyen. Aki már ért valamihez, azt kiemelik...” — idézi Parkinson szellemes gondolatát beszélgető partnerem. Majd ironikus mosollyal a szája sarkában hozzáfűzi: *„Én 32 éve vagyok állomásfőnök, ebből 30 évet Somoskőújfaluban töltöttem.”*

Stílszerűen vonattal jöttem a határállomásra. Útközben és már előtte is azon töprengtem, vajon miféle tevékenységért kap egy állomásfőnök *Szocialista Kultúráért* kitüntetést?

— Közművelődés és állomásfőnökség miként találkozott? Egy kicsit messzire kell visszanyúlni, az amatőr színjátszás fénykorába, a „métely” akkor költözött belém. A Szigligeti-darabokat szerettem, különösen — volt egy sajátos varázsa a népszínműveknek. Hiába tudom ma már, hogy sok gyenge alkotás van köztük. Aztán a II. világháború idején hadifogoly voltam a Szovjetunióban — ott is felmerült az igény a színjátszásra. A comédia dell' arte-ot” „felhasználva” adtuk elő Szimonov *Orosz kérdés* című darabját. Hogy ez volt az első magyar nyelvű előadása, az szinte száz százalékban biztos. Az egyik női főszerepet játszottam el, *Váját*, az újságírónőt.

Mindezt megragadó jó kedéllyel, a visszapillantás kesernyés örömével fűszerezve adja elő. Aztán rátérünk a magyarországi vizekre, itthoni kulturális szerepére.

— *Hazajöttem, s a salgótarjáni vasutas művelődési házban kezdtem rendezősködni.* Somoskőújfaluban akkoriban erős magja volt a színjátszó csoportnak, amire lehetett építeni. A giccset, ha csak lehetett, elkerültem, miután én vettem át őket sok rendező után. Ez úgy alakult, hogy sokszor beleszóltam, kritizáltam — erre azt mondták: *ha maga jobban tudja, csinálja!...* Csiky Gergely *Buborékok* című műve volt az első háromfelvonásos darab, amit előadtunk. Amellett rengeteg ünnepi műsort állítottam össze ezekben az időkben. Közben éreztem, túl sok bennem az ösztönösség, lehet ezt jobban csinálni — elkezdtem érdeklődni a szakmai kérdések iránt, színpadberendezéssel, tucatnyi darab elolvasásával, majd kétéves rendezői tanfolyamot is végeztem. Így lettem „C” kategóriás rendező.

Tudom, nagyrészt alkat kérdése, kiből lesz a színpad szerelmese: aki úgy olvas, hogy szinte rögtön „színpadra fordítja” az olvasottakat, képszerűen jelenik meg előtte, az nehezen kerüli el a színjátszást, színházat. *Mocsári Ferenc* közéjük tartozik.

— A nyelveket nagyon szeretem. Leginkább németül szeretek olvasni, tudok beszélni; aztán már szinte természetes, hogy szlovákul megtanultam ezen a határállomáson, a hadifogságban oroszul, valamelyest értek franciául is. Ezt inkább olvasási szinten. Egy vasutasból nem sokat néznek ki az emberek. Van egy megrögzött előítélet. Tudom a gyökerét; *a valamikor kiváltságos vasutaspálya legjobb szakembereit, nagyon megtizedelték, gyengült az állomány. Idő kell, míg újra megfelelő szintre kerülünk.* A másik tényező: az utasok csak egy töredéket ismernek közülünk: a kalauzzal, pénztárossal, egyszer-másszor a forgalmistával találkoznak.

Kissé csapongóvá válik a beszélgetés — unalmassá egyáltalán nem! — szó kerül *Moldováról* és *Gerelyes Endréről*, a vasutasok és más rétegek életmódjáról, a szórakozási kultúra és az alkoholizmus kérdéseiről, az iskolaügy helyzetéről, a közművelődés ezer apró gondjáról. Majd visszakanyarodunk a helyi dolgokhoz, Mocsári Ferenc közművelődési tevékenységéhez.

— A legkedvesebb előadás számomra Molnár Ferenc *Pál utcai fiúk* című darabja volt, Török Sándor átírásában; az utolsó pedig Móricz Zsigmond *Úri murija.* Később irodalmi, színpadi dolgokat csináltunk. Megvallom, eleinte borzasztóan idegesített ez a forma — merevnek, élettelennek tartottam —, de volt egy-két jobb összeállítás is. Azt mondhatom, belekóstoltam, de éreztem, nem megy igazán, időmből se nagyon futja. *Most a művelődési ház társadalmi vezetőségének az elnöke vagyok. Igyekszem segíteni Mátyus Imre igazgatónak az igények felderítésében és kielégítésében — már amennyire tudok.* Rájöttünk, kár lenne „elmenni” az emberek megnövekedett utazási kedve mellett. Ezt ki kell aknázni. Tavaly Ausztriába szerveztünk utat, idén Bulgáriába. Felkészült, tájékozott vezetővel százszor többet ér, nagyobb élményt nyújt, mint csak úgy kimenni.

Meglepődöm: amikor mondja: *az év végén nyugdíjba megy.* Ám nem azért döbbenek meg, mintha aggódnék, nem tudja majd jól elfoglalni magát. Van hobbija elég a közművelődési munka támogatása mellett is. Első helyen talán az olvasás — saját könyvtára és a kölcsönzés, magyarul és idegen nyelven. Egyik „szenvedélye” a matematika (valamikor három évet elvégzett a közgazdasági egyetemen is, csak megszakadtak a tanulmányai), imád kertészkedni (33 gyümölcsfa várja édesanyja telkén) és érdeklődéssel figyeli az oktatási kérdéseket, pedagógus felesége révén közelről. Mondja: *„Azt értem legkevésbé, miért akarnak mankót adni az alá, aki futni tud?* Hagyni kellene az önálló kibontakozást — csak így lesz ember igazából valakiből!” *(Megjelent a Nógrád c. lapban)*

G. Kiss Magdolna

Brecht műveiből vizsgáztak

Olvasóbrigádok Ferencvárosban

Az SZKP története címmel vetélkedőt hirdetett a Ferencvárosi Vasutas Művelődési Központ és Könyvtár a csomópont szocialista brigádjai részére. Az október 28-i döntőn 11 brigád vett részt. A vetélkedő első díját a pft. főnökség *Széchenyi* brigádja nyerte, második helyezett a *Hámán Kató* szocialista brigád (Ferencváros Keleti rendező). A harmadik helyért kialakult holtversenyben végül is a *Kállai Éva* brigád (Soroksári út állomás) megelőzte a vontatási főnökség *Bláthy Ottó* brigádját.

A szeptemberben és októberben rendezett olvasópályázaton Brecht: *A szecsuáni jólélek* című színművével, valamint verseinek és rövid prózai írásainak válogatásával kellett behatóan foglalkozniuk a versenyző brigádoknak. A jelentkezők közül, írásbeli munkájuk alapján, hét brigád csapata jutott a döntőbe. Itt a részvevők irodalmi totót töltöttek ki, s A szecsuáni jólélek-ből származó idézetek felismerésével szaporították pontjaikat, végül a színmű egy-egy mellékalakjának szerepében mondták el a történetet.

A zsüri elnöke, *Kristó Nagy István* irodalomtörténész zárszavában elismeréssel szólt a résztvevők felkészültségéről. Érdemüket növeli az is — mondta —, hogy nem riasztotta el őket az sem, hogy Brecht kevéssé népszerű író, sem pedig az, hogy színművet kellett tanulmányozniuk. A díjkiosztást megelőzően a Ferencvárosi Vasutas Irodalmi Színpad *Brecht-műsorát* láthatta a közönség.

Az olvasópályázat első díját a *Pogusi* szocialista brigád (Ferencváros állomásfőnökség) csapata nyerte, második helyezett a *Kállai Éva* szocialista brigád csapata (Soroksári út állomás), harmadik pedig a Hámán Kató szocialista brigád csapata (Ferencváros állomás).

V. J.

PÁLYAVÁLASZTÁS ELŐTT

Üzemlátogatás a MÁV Miskolci Járműjavítóban

Miskolc és környékének iskoláiból a nyolcadik osztályos általános iskolai tanulók csoportjai keresték fel november 20-án a *miskolci járműjavító üzemet.* Öt iskolából, pedagógusok vezetésével közel kétszáz tanuló tizenöt perces magyarázó szöveggel és zenével szinkronizált diafilm-bemutatót látott, amelyből ízelítőt kaptak a közel 125 éves üzem múltjából és jelenéből.

A hernádnémeti általános iskolából 70 tanuló érkezett, akiket a miskolci iskolásokkal együtt műszaki szakemberek kalauzoltak végig az üzem vasúti tehenkocsi-javító, gépi megmunkáló üzemrészein. Az üzemlátogatást az oktatási osztály és a tanműhely vezetői szervezték meg.

A különböző szintű testületi viták után

A központi vezetőség elfogadta az ötnapos munkahét programját

(Folytatás az 1. oldalról)

hatós intézkedéseket a rakodások ösztönzésére.

A személyszállítás körében szükséges adatszolgáltatások eddig csak csekély számban érkeztek be, *ezért a MÁV vezérigazgatója elrendelte, hogy az igazgatóságok, üzemfőnökségek bevonásával az ötnapos munkahét bevezetése alkalmával szükséges új személyszállítási adatokat sürgősen szerezzék be az illetékes hatóságoktól.*

Részletesen szabályozza a munkaprogram az új munkarendre és munkabeosztásra vonatkozó előírásokat, a dolgozók munkabérének változásait, a munkaidő-csökkentés túlóra és bérkihatását is. A többletbér forrása a MÁV 1982. évi bérfejlesztési kerete, illetve az esetleges központi támogatás. *Rögzíti többek között a program a fordavonati rendszerben várható változásokat.* A népgazdaság ötnapos munkahétre való áttérése a fordarendszer üzemeltetésében bizonyos változásokat tesz szükségessé. Így elsőbbséget kell adni azoknak a fuvaroztatóknak, akik a hét minden napján folyamatosan rakodnak. A többi fordaszerelvényt alternatívan kívánják közlekedtetni. Ezeknek a fuvaroztatóknak a programját mindig a negyedévi és havi viszonylati tervek alapján előzetesen, de operatív módon határozzák meg.

Változások várhatók a fordarendszer üzemeltetésében

Továbbfejleszti a program az 1981-ben kialakított balatoni menetrendi kooperációt, különös tekintettel a kedvezőbb eljutási időre és a csatlakozásokra. *A Budapest—Szabadbattyán* közötti vonalszakasz szűk keresztmetszetének mérséklésére a balatoni vonatok egyrészét mindkét irányban *Pusztaszabolcs—Börgönd—Szabadbattyán* útirányon közlekedtetik.

Az ötnapos munkahét általánossá tételével, a rakodásokban várható változásokra való tekintettel ösztönző módszereket dolgoztak ki. A rendszeres fuvaroztatók közül azokkal, akik az előzetes felmérés során a tervezett intézkedésekkel egyetértettek, *a vasút egyéves kísérleti időtartamra 7 napos kocsimegrendelési megállapodást köt és a kísérleti időszak tapasztalatai alapján szükség esetén gondoskodik az árufuvarozási szabályzat megfelelő módosításáról.*

Oroszváry László, a GYSEV vezérigazgatója, *Tóth László* az Utasellátó Vállalat főigazgatója és *dr. Tari Endre*, a Vasútegészségügyi Igazgatóság vezetője arról számolt be, hogy ők miként igazodnak a változásokhoz.

Szemők Béla, a vasutasszakszervezet titkára, szóbeli kiegészítőjében arról tájékoztatta a központi vezetőséget, hogy a bizalmiak az ötnapos munkahétre való áttérés tervezett előírásait csoportonként megvitatták, majd testületi ülésen is megtárgyalták. *A dolgozók mindenütt örömmel üdvözölték a törvényes munkaidő csökkentését, de a bírálattal sem fukarkodtak.* A viták alapján megállapítható, hogy az áttéréssel kapcsolatos helyzetet a szakszervezet és a gazdasági vezetők előzetes véleményével azonosan ítélték meg. Megértették és vállalták a vasúti szállítás folyamatossága, biztonsága érdekében szükségessé vált nagyobb követelményeket. A testületi üléseken számos javaslat, észrevétel, indítvány hangzott el, amely a programtervezetet több vonatkozásban is a társadalmi érdekeknek megfelelően módosította.

— *Az ötnapos munkahétre való áttéréssel számos gazdasági, szervezési és munkaügyi problémát kell megoldani.* A legnagyobb gond a munkaidőcsökkenés mértékének megfelelő bérfejlesztés és túlóra kihatás fedezése. A MÁV központi támogatás iránti kérelmét ezért a vasutas-szakszervezet is támogatta. A népgazdaság helyzetét figyelembe véve meg kell azonban elégedni azzal az eredménnyel, hogy vállalataink 1982-ben a jelenlegi bérszabályozási formában, a biztosított bérfejlesztés változatlan mértéke szerint működhetnek, tehát egyéb támogatásra nem számíthatnak. *A felmerülő problémák gondos mérlegelésével, megoldásával érhetjük csak el, hogy az átállás dolgozóink élet- és munkakörülményeit — ha különböző mértékben is — de egyértelműen javítsa.* Ez egyben feltétele annak, hogy a munka termelékenysége olyan mértékben növekedjen, hogy ellensúlyozza az így keletkező munkaidő-csökkenést.

— Az év hátralévő részében a szakszervezeti bizottságokra is nagy feladatok hárulnak. A kollektív szerződés függelékében minden munkahelyen az ebédidő mértékét, a munkaidő kezdetét és végét meg kell határozni.

A központi vezetőség az előterjesztéseket és a határozattervezeteket a vitában elhangzott javaslatok figyelembevételével elfogadta.

Jó és rossz tapasztalatok

Az ülés második részében az V. ötéves tervidőszak üzem- és munkaszervezési feladatainak végrehajtásáról szóló vezérigazgatói előterjesztést — különös tekintettel az üzemfőnökségek létrehozásának, a vasútigazgatósági határok módosításának tapasztalataira — tárgyalta meg a testület. Mint ismeretes 1978-ban tíz kísérleti üzemfőnökség szervezésére került sor. A kísérleti időszak kedvező tapasztalatai alapján, a már működő üzemfőnökségek kísérleti jellegének megszüntetésével egyidejűleg megkezdődött az üzemfőnökségek hálózati szintű megszervezése. *A tervezett 38 üzemfőnökségből ma már 36 működik.* A jelentésből az is kitűnik, hogy néhány helyen az indokoltnál nagyobb létszámú központi részleget alakítottak ki. Fölöslegesen létesítettek olyan munkaköröket, amelyekben a beállított személyt nem tudták kellően foglalkoztatni. Az ilyen problémák nagyrészt megoldódtak, mert az 1980-ban előírt 5 százalékos adminisztratív létszámcsökkentést valamennyi üzemfőnökség végrehajtotta.

A jó tapasztalatok közé tartozik, hogy a szállítási folyamatokhoz, mint alaptevékenységhez, közelebb került az irányítás az üzemfőnökségek megszervezésével. *Jobb feltételek alakultak ki a bér- és munkaerő gazdálkodásra, a személyzet hatékonyabb foglalkoztatására.* Az üzemfőnökség munkáját jellemző termelési teljesítmények kielégítően alakultak. Javulás tapasztalható a kocsijavítóműhelyek munkájában. Továbbra is fontos feladat az új szervezetek működése közben felszínre került hibákra való gyors reagálás, a hiányosságok megszüntetése. Meg kell vizsgálni a szertáraknak az üzemfőnökségi szervezetbe való bevonását, fokozottabban kell az üzemfőnökségeket a fuvarozás és a kereskedelmi tevékenység szervezés részévé tenni.

A szervezési intézkedésekkel kapcsolatban az előterjesztés megállapította, hogy az igazgatóságok jól oldották meg az igazgatósági határok módosítását. A végrehajtott vonal átcsatolások hatásait csak hosszabb idő, 1—2 év elteltével lehet konkrétan fölmérni. Az üzemviteli szakosztály felügyelete alá rendelve megszervezték az üzemirányító központot, ezzel lehetőség nyílott az egységes üzemirányítás feltételeinek megteremtésére.

A szervezési intézkedések szükségességét és indokoltságát számszerű eredmények bizonyítják. Javult a munka szervezettsége, hatékonysága. Jobb munkafeltételek biztosításával és bizonyos mértékű bérfejlesztéssel a vidéki vasútigazgatóságoknál például a pályafenntartási szervezet korszerűsítése következtében 10-20 százalékkal nőtt a fizikai állományúak száma.

Színvonalasabb munkaszervezést

Szóbeli kiegészítésül az írásos anyaghoz *Szemők Béla* titkár többek között megjegyezte, hogy az V. ötéves tervidőszak jelentős szervezetfejlesztési és üzemszervezési feladatait a vasút területén alapvetően eredményesen végrehajtották. A munkaszervezésben azonban a színvonalat nem sikerült mindig biztosítani. Az üzemfőnökségek kialakításával fokozatosan megteremtődik az üzemviteli tevékenység hatékony, operatív irányításának feltétele. Szakszervezetünk feladatai ezzel nem érhetnek és nem is érnek véget. A vasút vezetésének a vasút tökéletesebb üzemeltetésére vonatkozó törekvését a jövőben is támogatni fogja.

Az írásos előterjesztést és a szóbeli kiegészítést hozzászólások követték. Ezekre *Mester Alajos* vezérigazgató-helyettes válaszolt. Megjegyezte, hogy az üzemfőnökségek megszervezése óta a vasúti munka fellendülőben van, szembetűnő például az idei második félévi üzemi munka javulása.

A központi vezetőség ezután az előterjesztést a felszólalók módosító javaslataival együtt elfogadta.

A központi vezetőség végül elfogadta a vasutas-szakszervezet szervezési és működési szabályzatát, határozott az 1982. évi SZOT és vállalati üdülőjegyek elosztásáról, majd egyéb ügyeket tárgyalt.

Rend, tisztaság, virág

Hetvenhat szolgálati hely környezetvédelmi versenye

A *debreceni* vasútigazgatóságon értékelték a *„Tiszta, virágos munkahelyért"* mozgalmat. Az értékelő bizottság megállapította, hogy az elmúlt hónapokban a szolgálati helyek dolgozói környezetük szebbé tételével, az utazóközönség igényeinek jobb kielégítésével hozzájárultak a célok megvalósításához. A korábbi évek kedvező eredményei alapján növekedett a mozgalomban részt vevők száma: *az igazgatóság területén 76 szolgálati hely nevezett a versenybe.*

Oklevelet és pénzjutalmat kapott a *szolnoki pályafenntartási főnökség szajoli pályamesteri szakasza, Apafa, Baktalórántháza, Berettyóújfalu, Kenderes, Hajdúböszörmény, Kaba, Mátészalka, Nyírbátor, Nyírbogdány, Törökszentmiklós, Újszász, Hajdúszoboszló állomásfőnöksége, a nyíregyházi körzeti üzemfőnökség vontatási részlege, és a villamossági vonalfelügyelőség, a debreceni oktatási főnökség, a szertárfőnökség és a MÁV-gondnokság.*

A Hazafias Népfront megyei bizottságai 13 egyéni, a Magyar Vöröskereszt megyei vezetőségei 19 egyéni kitüntetést ajánlottak fel a környezetvédelmi munkában élenjáró vasutasoknak. A Magyar Vöröskereszt megyei vezetőségei további 16 szolgálati helynek adományoztak elismerő oklevelet. A jutalmakat a november 7-i ünnepségeken adták át a kitüntetetteknek.

Dobos Péter

Műszaki könyvkiállítás Vácon

A budapesti igazgatósághoz tartozó külszolgálati főnökségek közül elsőnek október 14—15-én *a váci pályafenntartási főnökségen* került sor könyvkiállításra az idei műszaki és közgazdasági könyvnapok alkalmával. A főnökség és a szakszervezeti bizottság által közösen rendezett kiállításon 300 kötetet mutattak be, de ezen felül 400 darab könyvből lehetett válogatni, vásárolni. A látogatók — közöttük a társszolgálati ágak dolgozói is — éltek a lehetőséggel, *és közel 8000 forint értékű könyvet vettek meg.*

A kiállítás sikere abban is lemérhető, hogy azóta jelentősen megnőtt a főnökség szakkönyvtárának forgalma, látogatottsága.

Készültségben

Az új D. 4. számú utasítás általános rendelkezése előírja, hogy *„a téli időjárásra valamennyi szakszolgálat dolgozóinak időben fel kell készülniük, hogy erős fagy, sűrű havazás, vagy hófúvás idején a forgalom biztonsága és az esetleges keletkezett akadályok mielőbbi elhárítása érdekében a szükséges intézkedéseket azonnal megtehessék".*

E sommázó rendelkezés minden vasutas dolgozót érint. Kit így, kit úgy tettekre serkent. A téli felkészülés mindig fontos része a vasúti munkának mind a főpályamesteri és a blokkmesteri szakaszokon, a műszaki kocsiszolgálatnál, a vontatási telepeken és az állomásokon, mind az igazgatóságokon és a Vasúti Főosztályon.

A névre szóló feladatot az érdekeltek az idén is megkapták. A teendő intézkedések határideje lejárt, sőt már az ellenőrzések is megtörténtek. Az eszközök — a lapátok, seprűk, hóekék, hómarók a helyükön vannak. Meghatározták a melegítő helyek és a hóügyeletek rendjét is. *Már csak az időjárástól függ, hogy mikor megy át riadókészültségbe a készenléti állapot, s a vasutasság felvegye a harcot a természet erőivel szemben.*

Mindenkinek feladata télen a hóviszonyok figyelése. A mozdonyvezetők az átfúvásokat, a hóakadályokat, hóviharokat mozdonyrádión jelentik az üzemirányítóknak, akik az így szerzett értesüléseket továbbítják a főpályamesterekhez. Ez utóbbiaknak a helyszínen kell meghatározni az adott helyzetben célszerű teendőket.

A múlt telek viharai jól élnek az emlékezetben, és arra figyelmeztetnek, hogy a gondos felkészülésnek döntő jelentősége, szerepe van. Tudjuk azt is, hogy *a korszerű technika új módszereket kíván.* A propángáz és a villamos váltómelegítő rendszerek, a hőlégsugaras hő- és jégmentesítő gépek a ma vasútjának korszerű eszközei. Hordozható, rádió adó-vevő berendezések biztosítják a megbomló rendben is a forgalom biztonságának védelmét, miközben mély bevágásokban és töltéseken, rézsűkön és sík pályán, egy- és kétvágányú vonalakon, gurítódombon, váltók erdeiben kell a havat gyorsan eltakarítani, hogy a vasút meg ne álljon.

Óriási súllyal terhel mindenkit a felelősség. Ez a felelősség hatja át a posztján álló sorompóőrt, a térközőrt, akárcsak a kocsirendezőt, aki dermesztő hidegben bújik a kocsik közé, hogy összekapcsolja azokat. Télen egyébként nemcsak a hó, hanem a hideg és az áthatolhatalan köd is ellenség. A zord időben nem látni a guruló kocsik útját, a hó lefogja a hangot. *Fokozódik a baleseti veszély.* A vasutasnak mindezt figyelembe véve úgy kell dolgoznia, hogy *a vonatok biztonságosan közlekedjenek, s a szén, az olaj, az élelem eljusson a falvakba, városokba, a gyárakba, üzemekbe. Ehhez természetesen az is kell, hogy a melegedő helyiségek valóban melegek legyenek, s a tartalék emberek idejében beálljanak leváltani átfázott társaikat.*

Rég nem alkalmazott szabályok kerülnek télen előtérbe. Ezekből tudja a váltókezelő, hogy a vonóvezeték jégpáncélját többször ismételt próbaállítással verheti le; a vonatfékező, hogy a légvezetéket „elzárhatja" a jégcsap; a jegyvizsgáló, hogy a gőzfűtés ellensége a jégdugó, amit a vezeték gondos kifuvatásával kell megelőzni a fordulóállomásra való megérkezéskor, a fűtés megszüntetése előtt.

„Ha a havazás olyan mérvű" ... — írja az idézett utasítás, és sorolja a teendő intézkedéseket, egyértelműen. A rendelkezések régmúlt telek tapasztalatain alapulnak, s ezek *nem képezhetik vita tárgyát.*

A feladatok előre nem tervezhetők, de *a jó felkészülés mindig helyesen határozza meg a cselekvés irányát.* Lehet, előfordulhat, hogy átmenetileg leállnak majd a vonatok; lehet, hogy az utasokat hófúvásban kell kimenteni a kocsikból; lehet, hogy tehervonatok is elakadnak a hóban, de *a cselekvő ember tette, akarása képes lesz elhárítani az akadályokat, és a vonatok újból megindulnak.*

Ezzel a hittel álljanak posztjukon az elsőteles fiatalok is, és hallgassanak idősebb társaikra. *Közös erővel teremtsék meg a legzordabb körülmények között is munkánk értelmes rendjét, hogy a nehézségek felett győzni tudjon az ember.*

Szabó Béla

BIBEN AXÉNIA MUNKA ÉRDEMRENDJE

Tiszta vasúti fülkében kellemes az utazás. De valljuk be, ilyenkor nemigen gondolunk a szorgos kezű, görnyedő hátú takarítókra, akiknek a tisztaságot köszönhetjük. A MÁV azonban nem feledkezik meg a dolgozóiról. November 7-e alkalmából *Biben Axénia*, a Nyugati pályaudvar takarító csoportvezető-helyettese kormánykitüntetésben részesült. Több mint harmincévi odaadó munkájáért a Munka Érdemrend bronz fokozatát vehette át. Munkahelyén kerestük fel, hogy életéről, a takarítók nehéz munkájáról beszélgessünk.

Küzdelmes évek

— *Nem ismertem a szüleimet. Nevelőotthonban nőttem fel, majd nevelőszülőkhöz kerültem. Még azt sem tudom, honnan származik a furcsa hangzású nevem* — kezdi a beszélgetést a vékony, törékeny asszony. — *Hamar megtanultam, hogy csak magamra számíthatok. A vasúthoz úgy kerültem, hogy nevelőapám mozdonyvezető volt. Nekem is azt tanácsolta, hogy a MÁV-nál helyezkedjek el. Beálltam a Nyugatiba takarítónőnek. Ez az első és valószínűleg az utolsó munkahelyem, hiszen már 51 éves vagyok.*

Nem panaszként mondom, de életem során sok gonddal és keserűséggel kellett megküzdenem. Amikor a fiam megszületett, nem maradhattam tovább a nevelőszüleimnél. Egyik napról a másikra kiadták az utamat. Nem tudtam ilyen gyorsan szállást keríteni. Az első éjszakát a játszótéren, egy padon ülve töltöttem el. A gyermekem a babakocsiban aludt. Ezután albérletben laktam évekig. Műszak után magánházakhoz jártam takarítani. Így egészítettem ki a viszonylag kevés keresetemet. Mindenhová magammal cipeltem a kicsit, hiszen nem hagyhattam egyedül.

Nehéz évek voltak. Az emlékek láthatóan felkavarják. A beszélgetés során kiderült, hogy most is nehéz a helyzete. A MÁV egy régi angyalföldi bérház tágas fürdőszobáját szoba-konyhás szolgálati lakássá alakította számára. Akkor ez örömmel töltötte el. Hiszen nem kellett tovább a drága albérletet fizetni. De azóta sok idő telt el és az öröm szomorúsággá vált. A komfort nélküli otthon mindössze 16 négyzetméter. *Ma is fiával együtt él e parányi helyen. Biben Axénia kérelmezte ugyan a lakáscserét, de egyelőre sikertelenül. Pedig a dolgos takarítónő megérdemelné a támogatást.*

Hat esztendeje annak, hogy csoportvezető-helyettes lett. A munkában mindig élen járt, ennek köszönheti a megbízatást. Jelenleg 15-en tartoznak ebbe a fordába, de szerinte legalább 20 emberre lenne szükség.

Rájuk lehet számítani

— Kevés a munkaerő. Ennek valószínűleg az alacsony bér az oka — vélekedik. — Egy kezdő takarítót általában 12 forint 50 filléres órabérrel vesznek fel. Ez bizony nem sok. Szinte állandóan jönnek-mennek az emberek. *Akad olyan is, aki csak egy-két napig marad, aztán tovább áll. Így továbbra is a törzsgárdatagokra hárul a legtöbb tennivaló. Rájuk lehet számítani.* A vasútnak megbízható dolgozókra van szüksége. A magam példája bizonyítja, hogy a MÁV-nál is megbecsülik a törzsgárdát. A havi keresetem 4500,— Ft. Erről a kitüntetésről meg nem is álmodtam.

— *Mikor kell a legtöbbet dolgozni?*

— Általában esténként rengeteg a tennivaló. Ilyenkor annyi vonat érkezik, hogy az éjjelesek nem győzik a munkát. Az előző nap beérkezett vonatokból a délelőttösöknek is marad. Ez kizárólag csak az éjszakásoknak megengedett. Az a gyakorlat, hogy nem illik a váltótársakra hagyni a takarítatlan kocsikat.

— *Honnan érkeznek a legtöbb munkát adó szerelvények?*

— Mátészalka, Nyíregyháza és Debrecen térségéből jönnek a legszemetesebb, legpiszkosabb vonatok. Néha bokáig járunk a szotyolamaradványokban — panaszolja. — Nem győzzük összeszedni az eldobált csirkecsontokat és a papírhulladékokat. *A legtisztább szerelvények Szegedről, Esztergomból és Szobról érkeznek.*

Az utasokért

— *Jönnek az ünnepek. A szokásosnál jóval nagyobb lesz a forgalom. Milyen terheket ró ez a takarítókra?*

— Ünnepnapokon nagyon sok a munka. Egymás után érkeznek és indulnak a szerelvények. Ilyenkor ha száz kezünk lenne, az is kevés volna. Nagyon gyorsan kell dolgozni, hogy az utasok tiszta kocsiban utazhassanak.

Biben Axénia a fáradhatatlan takarítónők közé tartozik. Munkája példamutató. Neve korábban is szerepelt már a kiváló dolgozóké között. Megérdemli a törődést, az elismerést.

Csik

Celldömölkön várják az M 41-eseket

Az áruszállítási tervet novemberben teljesítették

Bálint Sándorral, a celldömölki körzeti üzemfőnökség szb-titkárával a vontatási üzemegység vezetőjéhez tartunk. Utunk a most lebontott, tető nélkül álló gőzmozdonyjavító mellett vezet el. Megjelenésünk hangos gondolkodásra késztette az egyik, mellettünk elhaladó olajos, overállos munkást: *„Nem lesz ez kész a jövő ilyenkorra sem...”* — mondja félhangosan, hogy más is érthessen belőle.

— *Igéretet kaptunk, hogy az év végére új tetőt kap a szerelde* — tájékoztat *Fehér Tamás* műszaki üzemfőnök-helyettes. — *Mindenesetre nagyon várjuk már az új M 41-es mozdonyokat, amelyek végül is felváltják a gőzösöket.* A jövőbeni üzemeltetők és javítók már Székesfehérváron vannak, ismerkednek az új gépekkel. Nagy gondot okozna, ha nem kapnánk meg az ígért gépeket, és rákényszerülnénk a „gőzösök” befűtésére.

Változások a dízeljavítóban

— A közelgő ötnapos munkahétre is megtettük az előkészületeket — vált át valamivel kellemesebb, de egyáltalán nem könnyű témára Fehér Tamás. — *Szeptember 1-től a dízeljavítóban az eddigi két műszak helyett áttértünk a folyamatos munkarendre.* Négy kisebb létszámú, de minden szakmai ágat (lakatost, villanyszerelőt stb.) képviselő brigádokat alakítottunk ki. Eredmény: tíz dolgozót átcsoportosítottunk a forgalomhoz, három M 62-es és két M 43-as mozdony D 3-as vizsgáját a 68 napos javítási normával szemben 41 napon belül visszaadtuk a közlekedésnek.

— Celldömölk régi vasutastelepülés. Érkezik és indul innen vonat *Szombathelyre, Győrbe, Budapestre, Tapolcára* és *Zalaegerszegre.* Régebben a foglalkoztatottak kilencven százaléka, jelenleg egyharmada keresi a kenyerét a MÁV-nál. Az arányok megváltozása, különösen most, a 42 órás munkahét bevezetése előtt milyen gondokkal jár együtt? — tettük fel a kérdést *Szabó Istvánnak,* a körzeti üzemfőnökség vezetőjének.

— *A létszámhiány kihat az egész üzemfőnökség területére* — mondja. — *Kocsirendezőből 18, vonatvezetőből és jegyvizsgálóból 42, mozdonyvezetőből 33 kellene.* A magunk módján próbálunk segíteni; 22 forgalmi gyakornokot képezünk jegyvizsgálónak, kocsirendezőnek, kocsifelírónak és személypénztárosnak. Vannak tanulóink a mozdonyokon is. Ezzel és más belső intézkedéssel csak azt tudjuk elérni, hogy a túlórák száma nem emelkedik tovább.

Jól indult az idei esztendő

Közben Szabó István jegyzetel, összegez, telefonál, majd közli a végeredményt:

— *Az évi 2 millió 350 ezer tonnás áruszállítási tervünket november végére teljesítjük.* Jól indult az év: a Bauxitbánya Vállalat, az Ajkai Szénbányák, a TANÉP és a VASÉP felismerte az előszállítás adta előnyöket, és megelőzte magát. Jelenleg a sárvári és a petőházi cukorgyárak kiszolgálása az egyik legfontosabb feladatunk. Ezt két negyven kocsiból álló kéttengelyes, és ugyancsak két húsz vagonból álló, négytengelyes kocsikból összeállított, külön erre a célra rendszeresített fordaszerelvények segítik.

Sajátosságuknál fogva előnyt élveznek a forgalomban a *Győrszabadhegyről, Győrszemeréből, Külsővatról, Celldömölkről* és természetesen máshonnan is a zöldáruszállítmányok és a mezőgazdasági termékek. Hogy milyen kocsikban küldik a hazai és az exportszállítmányokat, arról a rendezőpályaudvaron meggyőződhettünk. Ezen a helyszínen meglepett a vagonok nagy száma is.

— Népgazdaságilag nagyon fontos szerepet töltünk be azzal, hogy a térségben mi végezzük az OPW-kocsik kiegyenlítő szerelvényeinek az összeállítását — magyarázza *Varga József,* a celldömölki állomásfőnök gazdasági helyettese, alapszervezeti párttitkár. — Sokszor itt a rengeteg kocsi, amelyből néhány is kisegítene bennünket, de előtérbe kell helyezni a népgazdaság érdekeit.

Segítenek a brigádok

Meghatározó feladatot tölt be az üzemfőnökség a munkásszállításban is. Területén négy város van; *Ajka, Celldömölk, Pápa* és *Sárvár.* Három megyeszékhellyel, *Szombathellyel, Győrrel* és *Veszprémmel* áll közvetlen kapcsolatban. Az utóbbiak hátránya, hogy az elszállított utasok aránya nem áll egyszinten a személyszállítási bevételekkel. A megyeszékhelyi vállalatok sok esetben megvásárolják dolgozóik bérleteit, így ez nem jelentkezik az üzemfőnökség bevételei között.

A személyszállító vonatok takarítását nem segítik gépek. Ennek ellenére nem volt panasz a celli vonatok kulturáltságára. A *Pápa—Csorna* és *Tatabánya-alsó* közötti vonalon, ahol még Ab-motorral vontatott vonatok közlekednek, valamivel rosszabb a helyzet. A menetrendszerűséggel, a tisztasággal ezeken a vonatokon sincs különösebb probléma.

A celldömölki körzeti üzemfőnökség területén 41 brigád dolgozik. Hogy milyen eredménnyel, arról *Bálint Sándor* szb-titkár a következőket mondotta:

— A gazdasági feladatok segítése mellett hatékonyak a brigádok társadalmi akciói is. Támogatunk iskolákat, óvodákat, építettünk kazánt a kórháznak, továbbá KRESZ-parkot és sportöltözőt. A napokban egy társadalmi munkaakció nyomán összejött 23 ezer forintot fizettünk be a vasutasrokkantak javára. Amin javítani kell, az a kisebb szolgálati helyek brigádmunkájának a segítése.

Sz. Jakab István

Répaszerelvények — kötött fordában

Beszélgetés az új kezdeményezésekről a pécsi üzemfőnökkel

A pécsi vasútigazgatóság hálózatából 365 kilométer és olyan jelentős fuvaroztatók tartoznak a pécsi körzeti üzemfőnökséghez, mint a Mecseki Szénbányák, a komlói és a nagyharsányi kőbánya, a beremendi cementgyár, a mohácsi bútorgyár és a konzervgyár Szigetváron, a malomipar helyi üzemeiről, a Bólyi ÁG-ról és a Mecsekvidéki Borgazdaságról nem is beszélve.

— *Felkészülten kezdtük az őszi forgalmat, s arra törekedtünk, hogy a nagy fuvaroztatóinkkal alakítsunk ki mindennapos munkakapcsolatot* — mondotta *Mosoni Zoltán* üzemfőnök. Ez sikerült is, így elmondhatom, hogy ez idáig nem voltak különösebb gondjaink az őszi forgalommal. Kocsiigényes szállítási tervünket eddig 102,14 százalékra teljesítettük. A tranzit- és importszállításokat is beszámítva pedig meghaladja a 103 százalékot az üzemfőnökségi összteljesítmény.

Okos ötlettel

Hogyan tudták elkerülni a máshol ilyenkor gyakran fellépő kocsihiányt? — kérdeztük.

— Megmondhatom, mert nem titok: *egy okos ötlettel.* A szabályok szerint ugyanis kötött fordában lehet közlekedtetni fővizsgalejárt kocsikat. Mi utána jártunk ennek és találtunk ilyeneket a cukorrépa irányvonatainkhoz. *Igaz, Miskolcról kellett elhoznunk a 137 darab négytengelyes nyitott kocsit, de megérte.* Nincs gondunk arra, mivel vigyük a répát a kaposvári és az ercsi cukorgyárba. Cukorrépát egyébként Magyarbólyból és Mohácsról exportra is szállítunk, a jugoszláviai Pélmonostorra. Erre a célra a saját RIV-es kocsijainkból válogattunk ki nyolcvanat, két fordavonathoz. Az út nem hosszú, így naponta egy szerelvény répát tudunk eljuttatni a pélmonostori cukorgyárba.

A tél közeledtével növekvő feladat a szén szállítása is. *Elmondta erről az üzemfőnök, hogy két önüritős kocsikból összeállított fordaszerelvényt közlekedtetnek Komló és Pécsbánya-rendező viszonylatában.* Ezek kitűnően beváltak arra, hogy kellő mennyiségű, magas fűtőértékű komlói szénnel lássák el a pécsi hőerőművet.

— A jól kihasznált fordavonatok nyilván fokozott karbantartást is igényelnek. Erről hogyan gondoskodik az üzemfőnökség?

— *A szénszállító szerelvényeinket négyhetenként viszszük futójavításra és fordításra is, hogy megelőzzük a kocsik egyoldalú kopását.* A répaszerelvények is három-, négyhetenként megfelelő karbantartásra kerülnek. Igaz, ennek következtében több mint félmillió forinttal növekedtek a javítási költségek — mondotta *Mosoni Zoltán* —, viszont ez a ráfordításunk többszörösen megtérül az egyébként elérhetőnél lényegesebb magasabb áruszállítási teljesítményekkel . . .

Szakítottak a régi szemlélettel

— Létszámmal hogyan győzik a megnövekedett feladatokat? — kérdeztük ezután.

— Ezen a területen is szakítani kellett a megszokottal, a hagyományos módszerekkel, s még inkább azzal a régi szemlélettel, ami azokkal együtt járt. A vasút sajátosságaihoz igazodva gazdálkodunk a munkaerővel, hogy a forduló szolgálatban lehetőség szerint az ideális helyzet, a négy túr biztosítva legyen. Az olyan kislétszámú állomásokon, ahol a főnök mellett csak hat-hét ember dolgozott, erre gondolni sem lehetett.

— Mi volt a megoldás?

— *Az, hogy 20 kilométeres körzetben összevontuk a kisebb állomásokat, lényegesen kedvezőbb létszámhelyzetet teremtett* — felelte az üzemfőnök. — *Sásd székhellyel például Vásárosdombó és Godisa állomások létszáma került összevonásra.* Munkaszerződésüket változó munkahelyre módosítottuk, s természetesen csak egy állomásfőnök irányítja mind a három forgalmi szolgálati helyet. A dolgozók érdekeit nem érte sérelem, s az így összevont létszámmal már lehet jól gazdálkodni, van lehetőség a szükséges helyettesítésekre, a pihenőnapok kiadására.

Egyetértésben a szakszervezettel

— Jól kapcsolódott ehhez a kezdeményezésünkhöz, hogy július 1-től a nyíltvonali szolgálati helyek dolgozói, a pályaőrök is hozzánk tartoznak — folytatta Mosoni Zoltán. — Őket is változó munkakörben foglalkoztatjuk, csakúgy, mint a helyettesítésükre vállalkozó málházókat, raktárnokokat, kocsirendezőket és váltókezelőket. *Az ilyen állomási dolgozók közül eddig negyvenen tettek vizsgát nyíltvonali szolgálat ellátására, s ezzel automatikusan 150 forint fizetésemelést is kaptak.*

— Hogyan fogadták ezeket az új szervezési intézkedéseket az üzemfőnökség érintett dolgozói?

— *Megértették az intézkedések célját, amelyeket a szakszervezettel egyetértésben, gondos előkészítés után hajtottunk végre.* Gyakorlatilag komoly panasz nélkül sikerült végrehajtanunk az átszervezés minden mozzanatát, s ebben nagyon sokat köszönhetünk a szakszervezeti bizalmiak felvilágosító munkájának — mondotta befejezésül a pécsi körzet üzemfőnöke.

Lőrincz János

Kalocsai változások

Két dolog tette híressé Kalocsát: *fűszerpaprikája és az ország határain túl is ismert népművészete.* Mindkét nevezetességgel találkozhat a látogató a kalocsai vasútállomáson is. A paprika egy részét a vasúton szállítják, a népművészet egy darabja pedig otthonra lelt a felvételi épületben. Az állomás ütöttkopott, felújításra megérett épületének váróterme a kalocsai „pingáló” asszonyok munkáját dicséri. A fantáziadús fali díszítmények különös hangulatot teremtenek a váróteremben és az állomás bejáratának díszkapuján. Sőt, az állomásfőnöki iroda bútorzatának egy-két darabja is őrzi a helyi népművészet nyomait.

Vasúti vonatkozásban is egyre nagyobb jelentősége van a kalocsai vasútállomásnak. Az elmúlt évek alatt minőségi változás következett be a személyszállításban. A kalocsa—kiskőrösi vonalon is megjelentek a csehszlovák motorvonatok, amelyeket hamar megkedveltek az utasok.

Hazafi Márton állomásfőnök elmondotta, hogy személyszállítási bevételük kilenc hónap alatt közel egymillió forint volt. Az áruszállítást illetően is egyre több a feladatuk. Különösen azóta, hogy átépítették a vonalat, nagyobb lett a tengelynyomás és nem kell az árut Kiskőrösön átrakni. Az év első kilenc hónapjában a tervezettnél jóval többet, mintegy 40 ezer tonna árut adtak fel a kalocsai gyárak és üzemek. A Paprika és Konzervipari Vállalat termékei a világ minden részébe eljutnak. Most, az őszi hónapokban pedig a szója-, a napraforgó- és hosszú idő után a cukorrépa-szállítás adja a munka zömét. *Csupán cukorrépából 8—10 ezer tonnát terveznek a hatvani gyárba szállítani.* Leadási forgalmuk is megnőtt. *Szeptember végéig 6584 vasúti kocsiban 170 ezer tonna áru érkezett, majdnem annyi, mint 1980-ban egész évben!* Leginkább építőipari alapanyaggal megrakott szerelvények érkeznek a lakás- és úténítkezésekhez, a tejfeldolgozó üzem építéséhez. Csupán a Közúti Igazgatóságnak 50 kőirányvonata futott be, de nem ritka az üvegáruval megrakott vonat sem. Jelentős munkát ad a kalocsai vasutasoknak az Agráripari Egyesülés, amely címére naponta 5—6, műtrágyával megrakott kocsi érkezik — a kocsik tartalmát aztán innen osztják szét a környező tsz-ek között.

Áruszállítási munkájuk ismertetésekor egy újdonságot is említett az állomásfőnök. *Június 1-től a szegedi vasútigazgatóság Kalocsa állomást is bekapcsolta a közepes, 5 tonnás konténeres fuvarozásba.* Ez az új szolgáltatás Kalocsa körzetében levő 36 település üzemeit, vállalatait érintette. Az eltelt pár hónap igazolta az előzetes várakozást: 12 vállalat szeptemberben már 159 konténert rakott meg és 58-at fogadott.

Az állomás 42 dolgozója sikeresen teljesíti feladatát. Tavaly, az *Élenjáró Szolgálati Hely* címet érdemelték ki, idén is szeretnének helytállni. A létszámcsökkentés ellenére elegendőnek tartják a munkaerőt a megnövekedett feladatok végrehajtására, mindezt a munka jó megszervezésével, közös tenniakarással. Ebben élenjárnak a szocialista brigádok is, akik a szakvonalbeli feladatok teljesítése mellett társadalmi munkát is végeznek.

Gellért József

Klubnak hívják, de miért nem az?!

Székesfehérváron csaknem két órát kellett várnunk csatlakozásra. Városnézésre ez nem sok idő, ezért úgy döntöttünk, hogy a váróteremben töltjük a kényszerű várakozást. Elhatározásunkat a kellemetlen, hideg időjárás is befolyásolta.

A földszinten nyüzsgő forgatagból az emeleti váróteremben ügyeketünk, amikor megpillantottam a táblát: *„Bejáró diákok és a MÁV KISZ-esek klubja”* — és nyíl mutatta az irányt. Jó kezdeményezés — gondoltam. *A diákokat a vasútnál dolgozó fiatalok kellőképpen segíthetik abban hogy bepillantást nyerjenek a vasútüzem életébe. Ezáltal biztosan kevesebb gond van az utánpótlással . . .*

A magas ajtón jókora litogram hirdeti, hogy dohányozni tilos. Benyitottam. Tágas terem, székekkel, asztalokkkal. A falon — jó magasan, szinte alig látni — festmények reprodukciói. A fal mellett szép kivitelű, de *üres hirdetőtábla.* Az asztalok mellett itt-ott ült valaki. Odamentem ahhoz az asztalhoz, ahol négy gimnazista lány ült. A kölcsönös bemutatkozás után érdeklődtem a klub élete iránt.

— *Itt vasutas KISZ-fiatalokkal még nem találkoztunk két év alatt* — mondják. — *Klubélet nincs, pedig szívesen vennénk részt bármilyen közös munkában, ha ehhez meglennének a feltételek.* Sok rendetlen ember is bejár ide, és a viselkedésük miatt többször bezárták a termet, napokra is. *Felügyelet sincs* — néha feljön a gyermekmegőrzőből egy néni — *mi, magunk pedig nem tudunk rendet tartani a nem ideavaló alakok között.*

— *Anyagi befektetés nélkül is el lehetne érni, hogy a klub azt a célt szolgálja, amiért létrehozták: aki tanulni akar, tanulhasson, s aki mással foglalkozik, ne zavarja a többieket. Szervezés kérdése az egész.*

Ez a véleménye B. Ágota, M. Csilla, L. Ágnes és B. Ilona gimnáziumi tanulóknak, akik még két-három évig szívesen vennének részt a bejáró diákok és a MÁV-KISZ-esek klubtevékenységében.

Krajczár Antal
Dombóvár

HELYTÁLLNAK AZ AJKAI VASUTASOK

Együtt a bányászokkal...

Ajka állomás dolgozói minden évben sikeresen hajtják végre szállítási feladataikat, s így van ez az idén is, amikor mintegy *másfél millió tonna árut küldenek bel- és külföldre a bányákból és az ipari üzemekből.* Különösen pontos munkát kíván a *mangánbánya* exportszállítási igényeinek kielégítése, aminek nagy része a diszpozíció hiánya miatt áthúzódott a második félévre.

Augusztus elején közös megbeszélést tartottak Ajka állomáson a mangánbánya és a vasút képviselői. A magánbánya részéről jelen volt *Horváth László* igazgató is, míg az állomás reszortosainak élén *Kovács László* állomásfőnök vett részt a megbeszélésen. A legfontosabb cél az volt, hogy folyamatos legyen a kocsiellátás, tekintettel arra is, hogy a bányatermék többsége *irányvonattal* kerüljön továbbításra, és hogy időben a budapesti kikötőbe érjen a mangán, mert az uszályok nem várakozhatnak sokáig.

— *Tudtuk, hogy megfeszített munkát kíván ennek a lebonyolítása mindkét fél részéről, mert a korábbi években sem volt könnyű a 3 műszakban berakott 700 tonna elszállítása, ráadásul most 1000 tonnára emelték a naponta berakott mennyiséget* — mondja az állomásfőnök.

A határidő tartása érdekében a mangánbánya vállalta, hogy *minden szombaton és vasárnap rakodik,* a vasutasok pedig mind az úrkúti kisvasúton, mind a felsőcsingeri iparvágányon zökkenőmentessé tették a kiszolgálást.

Tróbert Géza, a mangánbánya szállításvezetője a napokban elmondta, hogy *a megbeszélést követő intézkedések meghozták a várt eredményt: két hónap alatt 60 000 tonna mangánt exportáltak Ajkáról.*

Németh Gyula

Segítség a továbbtanulóknak

Vasútforgalmi Szakközépiskola Kiskunhalason

Szeptemberben vasútforgalmi szakközépiskola létesült Kiskunhalason. Még májusban elkezdte szervező munkáját a személyzeti csoport a szakszervezettel szorosan együttműködve, hogy 1981. szeptemberében *a Bebrits Lajos Szakközépiskola* Kiskunhalasra kihelyezett levelező tagozata 58 hallgatóval, a vasútforgalmi szakon beinduljon.

A felhívásokra a gócállomások dolgozói is jelentkeztek, hiszen amíg Szegedre az odavissza utazás szinte lehetetlen, Kiskunhalasra bármelyik állomásról könnyen be lehet járni.

A hallgatók hétfőnként, délután 2 és 6 óra között a kiskunhalasi Oktatási Központ épületében gyűlnek össze. Beszámoló egy évben háromszor, a vizsga pedig a tanév végén lesz.

A körzeti üzemfőnökség vezetői és a gócállomások szolgálati főnökei megígérték, hogy minden lehetséges és tőlük telhető segítséget, támogatást megadnak a dolgozóiknak. Eddig egyetlen olyan dolgozó sem akadt, aki azért maradt volna távol, mert a szolgálati főnöke akadályozta volna. A hallgatók a legkülönbözőbb munkaterületekről jöttek: *van közöttük forgalmi szolgálattevő, naplózó, jegyvizsgáló, váltókezelő, kocsifelíró . . .* A létszám egyelőre nem csökkent. Hogy mennyien maradnak az érettségiig, ez még a jövő titka, de az már bizonyos, hogy négy év múlva jó néhányan érettségi bizonyítványt szereznek azok közül, akik ha Szegedre kellett volna utazniuk, aligha vállalnák a tanulást.

Sendula Mária

Igények és lehetőségek

Még egyszer a vontatási utazószemélyzet szolgálati és várakozási idejének elszámolásáról

A Magyar Vasutas augusztus 24-i számában már részletesen foglalkoztunk a vontatási utazószemélyzet szolgálati idejének, ezen belül a várakozási idők elszámolásával kapcsolatos problémákkal. Az érintett dolgozók körében e témában azóta is tartó viták, illetve az egyes szolgálati helyeken tapasztalható kedvezőtlen hangulat azonban indokolta egy olyan fórum megteremtését, ahol az utazó dolgozók közvetlen képviselői, a szakszervezeti bizalmiak találkozhatnak a vasút és szakszervezet vezetőivel, s közvetlenül elmondhatják észrevételeiket, javaslataikat a szolgálati órák elszámolására vonatkozó szabályok gyakorlati érvényesüléséről.

Erre a találkozóra november 10-én került sor a vasutas-szakszervezet központjában. Az értekezleten részt vett *Koszorús Ferenc*, a vasutas-szakszervezet főtitkára, *Mészáros András*, a MÁV vezérigazgató-helyettese, szakszervezetünk, valamint a MÁV több vezető beosztású dolgozója.

A vitákat kiváltó okok

A tanácskozást *dr. Szabó Miklós*, a vasutas-szakszervezet közgazdasági és szociálpolitikai osztályának vezetője nyitotta meg. Bevezetőjében ismertette az értekezlet előzményeit, majd hangsúlyozta, hogy a szakszervezet vezetői azért hívták össze a bizalmiakat, hogy közvetlenül tájékozódhassanak a vontatási utazó dolgozók hangulatát hátrányosan befolyásoló okokról és az elhangzottak figyelembevételével foglalhassanak állást a kollektív szerződés vonatkozó szabályainak esetleges felülvizsgálása során.

A vitaindító után felszólaló bizalmiak egymás után adtak számot szolgálati főnökségük utazó dolgozóinak hangulatáról, a problémákat előidéző okokról. Észrevételeik, javaslataik a következőkben összegezhetők:

— a vontatási utazószemélyzet körében jelentős azoknak a dolgozóknak a száma, akiknél a várakozási időknek a kollektív szerződés 18. § (2) bek. szerinti elszámolása — a korábbi szabályoktól is eltérően kialakult, de nem kifogásolt elszámolási gyakorlathoz viszonyítva — kisebb-nagyobb keresetcsökkenést okoz. *A keresetcsökkenés egyes esetekben a 700-800 forintot is eléri.* E dolgozók körében rendkívül negatív hangulat uralkodik. Egyesek a szakszervezetet is hibáztatják abban, hogy ilyen helyzet kialakulhatott.

— A vontatási utazó bizalmiak közül néhányan külön is hangsúlyozták, hogy a jogszabályok értelmében a munkáltató köteles a dolgozót munkával ellátni, tehát a várakozási időre emiatt is sérelmes az 50 százalékos díjazás.

— Néhányan kérdésként vetették fel, hogy miért került elfogadásra a kollektív szerződés 18. § (2) bekezdése a jelenlegiek szerint, amikor a viták során a vontatási utazó dolgozók azt általában ellenezték.

— A forgalmi utazó bizalmiak szerint az említett új szabály rájuk nézve egyértelműen előnyös, mert a korábbi szabályhoz képest megnövelte a szolgálati óraként elszámolható várakozási időt és ezáltal számos dolgozónál keresetnövekedést eredményezett.

— A kollektív szerződés hatálybalépésekor számos szolgálati helyen a 18. § (2) bekezdésének szabályait a dolgozók hátrányára értelmezték. (Az így keletkezett viták túlnyomó részét a 33. sz. MÁV Értesítőben megjelent állásfoglalás egyértelműen rendezte. **(A szerk.)**

Minden réteget képviselni kell

— A vontatási utazó bizalmiak közül néhányan helytelenítették, hogy egységes szabályok szerint kell elszámolni a vontatási és a forgalmi utazók várakozási idejét. Javasolták: *a vontatási utazó dolgozók munkaidejét „ablaktól ablakig" szolgálati órának számolják el.* Más javaslat szerint a vontatási utazók gépen kívüli várakozási idejéből, a jelenlegi két órán belüli helyett, a négy órán belüli időket számolják el szolgálati órának. E javaslatok indokaként hangsúlyozták, hogy a mozdonyszemélyzetnek a várakozási idő alatt karbantartási munkát kellene végeznie.

— Egyesek szerint nem okozott különösebb problémát az új szabály szerinti elszámolás, mert náluk korábban sem volt jelemző két órán túli várakozási idő, vagy ha ilyen volt, akkor azt ésszerűbb szervezéssel igyekeztek megszüntetni.

— Számos hozzászóló bírálta a várakozásra kijelölt helyiségek elhanyagoltságát.

A bizalmiak meghallgatása után *Koszorús Ferenc* főtitkár hasznosnak ítélte az értekezletet. A vasutas-szakszervezet érdekvédelmi tevékenységéről szólva — a bérpolitikai intézkedésekkel összefüggésben — hangsúlyozta: *a szakszervezetnek a vasutas dolgozók minden rétegének a helyzetét figyelembe kell vennie az egyes bérvonzatú szabályok kialakítása során.* A meglevő, behatárolt anyagi lehetőségek például csak abban az esetben tennék lehetővé a vontatási utazók „ablaktól ablakig" szolgálati óránként történő elszámolását, ha az ehhez szükséges összeget másoktól elvonjuk. Ennek megvalósítása és ezzel összefüggésben a kollektív szerződés esetleges módosítása beható vizsgálatokat igényel. A kollektív szerződés módosítás jövő évi vitája során ebben a kérdésben feltétlenül állást kell foglalni. A végső megoldás kialakításához hasznos segítséget nyújtanak az itt elhangzott észrevételek, javaslatok.

A főtitkár rámutatott a vasút helyi gazdasági vezetőinek felelősségére a menetrendszerűséggel, a vezénylési munkában meglevő hiányosságokkal kapcsolatban. *A várakozási helyiségek állapota szintén a helyi vezetők felelősségi körébe tartozik.* Felvetette azonban, hogy vajon a dolgozók mennyire végzik fegyelmezetten, lelkiismeretesen a munkájukat, hogyan vigyáznak a vontató járművek, a várakozóhelyiségek épségére, tisztán tartására?

Korszerűsítik a vezénylést

Mészáros András vezérigazgató-helyettes szintén tanulságosnak értékelte a tanácskozást, amely *„fájdalmas önvizsgálatra"* kell hogy késztesse a vasút vezetését. Ugyanakkor hangsúlyozta, hogy a korábbi kollektív szerződés sem mentesítette az „ablaktól ablakig" történő elszámolást. Hiba volt, hogy ezt a gyakorlatot eddig nem kifogásolták. Tájékoztatta az értekezlet résztvevőit, *hogy 1982. január 1-től tervezik az egységes vezénylésre vonatkozó rendelkezések korszerűsítését, amelytől a vezénylési munka javulását várják.*

Ígéretet tett arra is, hogy a vezetői, irányítói munkában, valamint a kolektív szerződés szabályainak felülvizsgálata során felhasználják az értekezleten elhangzott jelzéseket.

Végezetül a főtitkárnak a bérekkel kapcsolatos válaszához csatlakozva rámutatott: *a vasút rendelkezésére álló béralap összege adott, tehát bármilyen bérkihatású szabálymódosításra csak a meglevő anyagi lehetőségek keretei között kerülhet sor.*

Dominó 70 Debrecenben



Debrecen állomás új épületének negyedik emeletén november 4-én korszerű biztosítóberendezést adtak át rendeltetésének. A Domino 70 típusú berendezés segítségével 21 vágányon fogadnak és indítanak szerelvényeket. Mintegy 115 kilométernyi kábelt fektettek le. A berendezésben mintegy 12 ezer jelfogót építettek be. A berendezéssel 3-4 másodperc alatt elvégezhető a vágányállítás.

Ezzel az új biztosítóberendezéssel elérték, hogy a személypályaudvaron már nincs kézi állítású váltó. Az új berendezésbe 124 váltót iktattak be, s 180 jelzőről került le a takarólemez.



A forgalomirányító torony oldalnézetben



Kovács István utoljára állítja kézzel a váltót

Bihari József műszerész csoportvezető és Marsi Lajos műszerész üzembe helyezés előtt az áramköri beszabályozást ellenőrzik

A kezelőpultnál Barabás Gábor és Siposné Szomora Irén forgalmi szolgálattevők

Laczkó Ildikó képriportja

FOGJUK MEG, ÉS VIGYÉTEK!

A pályafenntartásnál — az utóbbi évek nagyfokú gépesítése ellenére — bizony még manapság is akad hórukkmunka. A 16 tagú *Baross Gábor* szocialista brigádban eddig mégis akadt egy olyan ember, aki rendre kivonta magát a közös erőfeszítésekből. Igen. *Csomós Lajos* úgy viselkedett, mint akire nem vonatkozik a brigádok hármas jelszava. Hogy társai hosszú időn át elnézőek voltak ,azt annak köszönheti, hogy jópofa, kedélyes, vagy ahogy munkatársai nevezik: *„nagy dumafranci"*. Ő az, aki naponta legalább tíz esetben vonul el félre való dolgára, de amikor előkerül, olyanokat mond, hogy azon csak röhögni lehet.

Ha túlórázásról vagy társadalmi munkáról van szó, ő jelentkezik elsőként, de amikor végezni is kell a vállalt munkát, különböző ürügyekkel kihúzza magát, mint az a bizonyos lógós, aki azt tartja: *„fogjuk meg és vigyétek"*.

A brigádvezető már többször figyelmeztette, hogy nem lehet nevettető bemondásokkal leplezni azt a tényt, hogy fele annyit sem dolgozik, mint a többiek.

Csomós Lajos ilyenkor önkritikát gyakorolt, és esküdözve ígérte, hogy felhagy a lógásaival. Két nap múlva azonban ugyanúgy állt a dolgokhoz, mint előbb. A társai, ha a szemébe nem is mondták, a háta megett nagyon megelégelték, hogy részben az ő munkáját is nekik kell elvégezni.

Egy iparvágány felújításánál — aminek a befejezését a brigád a határidő rövidítésével vállalta —, betelt a pohár. A megfeszített munkát végző emberek már nem derültek Csomós Lajos jópofaságain. Többen kijelentették, hogy amikor majd a beígért célprémium elosztására kerül sor, Csomós Lajos akkor is menjen félre való dolgára, vagy — szokása szerint — találjon ki más ürügyet a távolmaradásra.

Emberünknek erre is volt kedélyeskedő riposztja, csak akkor döbbent meg, amikor elérkezett a prémiumfizetés napja, s ő egy lyukas krajcárt sem kapott.

— *Elismerem* — mondta szemforgatóan —, *hogy minden esetben talán nem vettem ki részem a munkából olyan odaadással, mint a brigád többi tagja, de az, hogy nekem 300 forintot sem adnak, amikor a brigád többi tagja mind 500—600 forintokat kapott, ez nagy igazságtalanság. Hát szakikáim, ez az eljárás, hogy úgymondjam, nem méltó a szocialista kollektívához . . .!*

— No, csak te, ne beszélj szocialista kollektíváról, és főleg ne az igazságtalanságról, mert régen rászolgáltál már erre a jussra — jegyezte meg egy brigádtag, de Csomósnál készen volt a felelet:

— *Hát mi ez? Büntetőintézmény?* Ahol csak úgy el lehet verni a port az emberen? Mert nem azt kifogásoltam én, hogy annyit kapjak mint a legigyekvőbbek, de hogy semmit — tárta szét a karját — ez nem járja, hiszen én is dolgoztam.

— *Azért fizetést kaptál szakikám* — mondta a brigádvezető —, de ha teljesítményre számolták volna el a munkád, a felét sem kapod. És ha már itt tartunk, azt is el kell mondani, mivel a brigádtársak közül többen felvetették, hogy egyáltalán megtűrjön-e a kollektíva a soraiban.

Néma csönd lett. Csomós Lajos levegő után kapkodott, majd egy idősebb szaki így szólt:

— *Én azt mondom, egyelőre még maradjon csak köztünk Lajos. És ha ez a lecke nem volt neki elég, később is dönthetünk arról, hogy lehet-e a brigád tagja.*

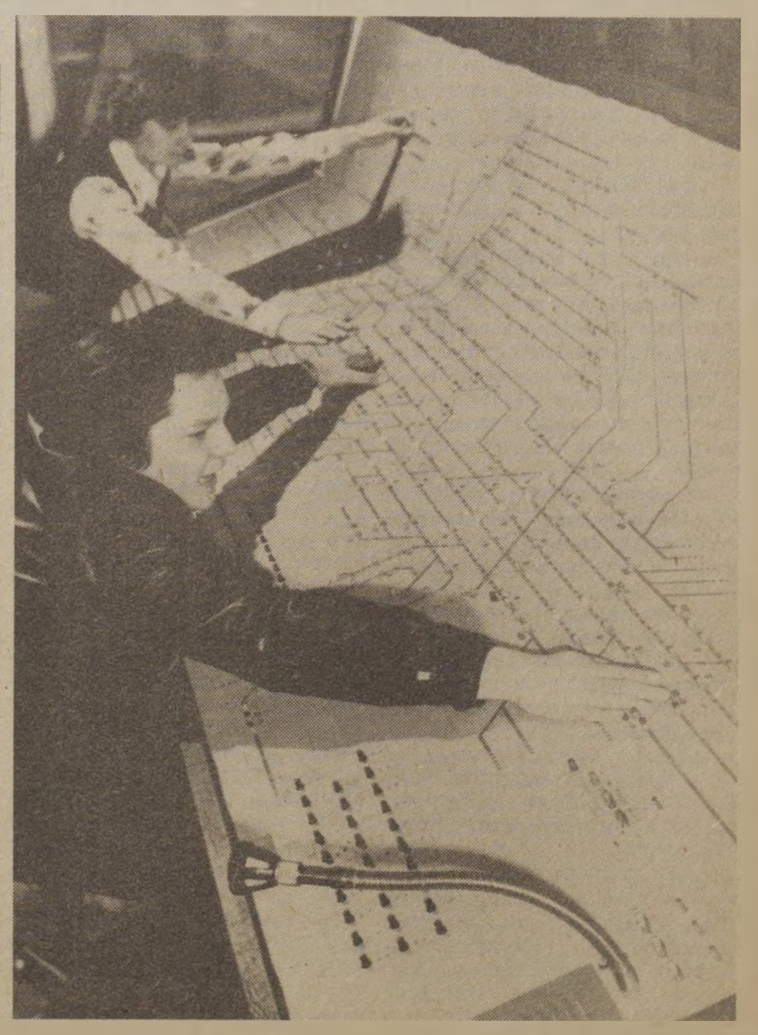
Mindenki Csomós Lajosra nézett, aki egy percnyi gondolkodás után felugrott, és hogy hű legyen önmagához, kijelentette:

— No, nekem megy a vonatom . . .

Másnap dél tájban jelentkezett a pályamesternél a munkakönyvéért, és felháborodottan magyarázta, hogy ilyen társasággal, mint ez a szocialista brigád, ő nem vállal közösséget . . .

Mert „nagy dumafranci" volt a Lajos, megkapta a munkakönyvét.

Dávid József



Kölcsönösen előnyös:

Előzetes szerződés az újítókkal

Az újítómozgalom eredményei tervszerű szervezéssel, hozzáértő irányítással fokozhatók. A tervszerű irányításnak hatásos eszközei az újítási feladattervi témák, a versenyek, amelyeket általában a vasút műszaki fejlesztési céljainak figyelembevételével hirdetnek meg.

Az ötletszerű újítási javaslatok jobbára a helyi problémák megoldására irányulnak. Ha kisebb jelentőségűek is, mégsem hanyagolhatók el. Az elbírálók akkor járnak el helyesen, ha kisebb jelentőségű újítások megvalósítását is hathatósan támogatják. Ám ahhoz, hogy a javasolt megoldást a főnökség újításként ismerje el, számos követelménynek kell megfelelni.

Jogbiztonság

A főnökségek az újítási javaslat elbírálásakor *elsősorban azt vizsgálják, hogy hasznos-e, s lehetővé teszi-e jelentős problémák megoldását.* Tehát azokat a javaslatokat bírálják el kedvezően, amelyek a termelésben, fejlesztéskor, a műszaki, gazdasági problémák megoldását eredményezhetik. A főnökség ezeket a problémákat általában újítási feladattervben gyűjti össze, és ismerteti a dolgozókkal.

A hatékony propagandának is szerepe volt abban, hogy a dolgozók évről évre több témát oldottak meg. Úgy tűnik azonban, hogy a fejlődés üteme az idén visszaesett. 1981 első felében az előző év hasonló időszakához képest *mintegy 6 százalékkal kevesebb témára nyújtottak be javaslatot.*

Elsődleges követelmény: *az újítók és az újítani szándékozók törekedjenek arra, hogy mindenekelőtt a MÁV újítási feladattervében szereplő témákkal foglalkozzanak.* Elsősorban a feladattervben szereplő problémák megoldására kidolgozott javaslatok ismerhetők el újításként. A helyesen összeállított újítási feladattervek ugyanis csak olyan problémákat tartalmaznak, amelyek megoldása műszaki vagy üzemszervezéssel kapcsolatos; a főnökségnél is szonylag új, s a vasút számára hasznos eredménnyel jár.

A rendelet szerint az újítási feladattervben meg kell határozni az anyagi elismerés mértékét is. Ez is jogbiztonságot ad. A feladattervi témák megoldását célszerű negyedévenként felülvizsgálni. Így lehet meggyőződni arról, hogy mi az, ami még megoldatlan. *A témák megoldására az újítókat, szocialista brigádokat kell felkérni, vagy újító brigádokat kell szervezni,* és a feltételekről előzetes szerződésben meg kell állapodni velük. Az újítási jogszabály (VUSz 24. §) lehetővé teszi, hogy a dolgozó — bármilyen munkaköre, beosztása van — és a főnökség szerződésben állapodjon meg az újítási javaslat kidolgozására. Az ilyen szerződés megkötését a dolgozó vagy a szolgálati főnökség egyaránt kezdeményezheti.

Garancia a dolgozónak

Milyen előnyökkel jár az előzetes szerződés?

1. Biztonságot nyújt, hogy a javaslatot a főnökség érdeklődéssel fogadja, várja, és amennyiben hasznosnak bizonyul, gondoskodjék a gyors elbírálásról, a megvalósításról.

2. Már a munka megkezdése előtt tisztázni kell, hogy a feladatot milyen módon célszerű megoldani.

3. Az előzetes szerződésben az is rögzíthető, hogy a főnökség milyen segítséget — műszaki segítséget, tájékoztatást, szakirodalmat stb. — nyújtson a probléma megoldásához, az újítási javaslat körültekintő kidolgozásához.

4. Előre meg kell állapodni abban is, hogy siker esetén az újító milyen formában, és milyen mértékű anyagi elismerésben részesüljön.

Az előzetes szerződés garanciát nyújt a dolgozónak ahhoz, hogy az újítási javaslatot biztonságosan, az előzetes megállapodások szerint dolgozza ki. Az előzetes szerződés egyszersmind a főnökségnek is előnyös, sőt: hasznos a vasút számára is. Irányítottabbá teszi az újítómozgalmat; az előzetes megállapodásokat kötő dolgozók és kollektívák nyilvánvalóan olyan problémák megoldásával foglalkoznak, amelyek a főnökségnek, illetve a vasútnak gondot okoznak. Az így kidolgozott javaslatok megvalósítása biztosított, hiszen — éppen, mert irányított az újítómunka — a fejlesztési célkitűzésekhez kapcsolódik.

A szervezettség meggyorsítja az alkalmazást, amely a vasútnak, a vasutas kollektívának és az újítónak egyaránt érdeke. Az újító is gyorsabban jut a megérdemelt anyagi elismeréshez. Az sem jelentéktelen, hogy az ily módon irányított újítómozgalom a tervezést is könnyíti. Az előzetesen megkötött újítási szerződésekben rögzítik a határidőket, amikorra a dolgozók a megoldással előállnak.

Követelmények

Helyes, ha az előzetes szerződés *tartalmazza mind a gondokat, mind a várható eredményt.* Ilyen lehet például a minőség javítása, a selejt csökkentése, az anyagmegtakarítás mértéke, a termelés javítása stb. Ezek külön-külön is előírhatók.

Az előzetes szerződésnek azt is tartalmaznia kell, hogy a főnökség gazdasági, műszaki vezetői közül kik nyújtanak műszaki segítséget, és adnak tanácsot a megoldással foglalkozó dolgozóknak.

Dr. Gyóni Béla

Véradók találkozója

November 13-án tartotta meg a MÁV Kitérőgyártó Üzem Vöröskereszt-szervezete a már hagyományos véradóvérkapó találkozót, ahol a vérkapók megismerkedhettek azokkal az önzetlen, segítőkész emberekkel, akik a gyorsabb felgyógyuláshoz segítették őket.

A jól előkészített találkozóra az üzem ebédlőjében került sor. A vérkapók közül 35-en, a véradók közül pedig mintegy 170-en vettek részt. Ott volt *Mihály Gyula,* a Heves megyei Vöröskereszt-szervezet titkára, *Tarr Józsefné,* a gyöngyösi járási Vöröskereszt-szervezet titkára, és *Hatvani István,* a Gyöngyösi Kórház gazdasági igazgatója is. Részt vettek a találkozón az üzem gazdasági és társadalmi szerveinek vezetői is.

Mihály Gyula és *dr. Mocsári László* a kitérőgyár gazdasági igazgatója kitüntetéseket adtak át. Kiváló Véradó címet 26-an kaptak.

Földházi János

Cikkünk nyomán

Intézkedés ruhaügyben

A *Magyar Vasutas* november 2-i számában *„Szervezetlen szervezés"* címmel bírálta a hatvani üzemfőnökség ruhaügyeinek bürokratikus intézkedését. *Vizsgálataink alapján megállapítottuk, hogy a cikkben feltárt hiányosságok fennállnak,* a dolgozók joggal kifogásolják az ilyen, vagy az ehhez hasonló ügyintézést.

Az üzemfőnökség szervezését követően minden ruhautalványt Hatvanban adtak ki, az illetményruhákat pedig a hatvani és a salgótarjáni szertárfőnökség ruharaktárából kapták meg a dolgozók. Ez az ésszerűtlen szervezési intézkedés hátrányosan érintette az üzemfőnökség dolgozóinak jelentős részét.

Az üzemfőnökségi szervezetben — amint a több éve működő üzemfőnökségek már bizonyították — van lehetőség arra, hogy az adminisztrációs ügyek intézését — így a ruhaügyek intézését is — tovább egyszerűsítsék a dolgozók érdekeinek megfelelően.

A körzet 1981. április 1-től került a miskolci vasútigazgatósághoz, majd augusztus 1-én alakult meg a hatvani üzemfőnökség. E két jelentős változás sok vonatkozásban módosította az addig követett gyakorlatot. Az új, összetettebb helyzetben az üzemfőnökség vezetése — a fontosabbnak ítélt feladatok ellátása mellett — nem fordított kellő figyelmet a dolgozókat hátrányosan érintő változások megelőzésére.

Felhívásunkat követően a miskolci vasútigazgatóság utasította az üzemfőnökség vezetőjét a kialakult helytelen gyakorlat megszüntetésére. Az Anyaggazdálkodási Szakosztályt pedig egyidejűleg felkértük Hatvan térségében a ruhakihordási góchatárok felülvizsgálatára és szükség szerinti módosítására.

Dr. Pethes Imre
szakosztályvezető-helyettes

Lapzárta után kaptuk meg Hernádi Istvánnak, a miskolci igazgatóság vezetőjének a levelét, melynek tartalma megegyezik a fentiekkel. *(A szerk.)*

JANUÁR 1-TŐL AZ EBSE-TAGOKNAK

A felemelt tagsági díjból több jut szociális célokra

A Magyar Államvasúti Alkalmazottak Első Biztosító- és Segélyegyesülete ez évi közgyűlésén a szociális juttatások további bővítését határozta el. Ezt megelőzően — a választmány javaslatára — az egyesület ügyvezetése a helyi megbízottak és aktivisták hálózatának bevonásával kérdőíves felmérést végzett a tagság körében. Ennek az volt a célja, hogy megismerjék a tagok véleményét az irányban, hogy a jelenlegi segélyezési formákon kívül *milyen új segélynemek bevezetését tartják indokoltnak?*

A felmérés során megkérdezett tagok úgy ítélték meg, — s ezzel a választmány is egyetértett — hogy az egyes segélyek összegének emeléséhez, illetve az új segélynemek és kedvezmények bevezetéséhez szükséges pénzügyi fedezetet előbb meg kell teremteni. *Ennek értelmében alapszabályt módosító javaslatok kerültek a közgyűlés elé, s ezek között szerepelt az is, hogy a gazdasági alap megteremtése céljából a tagsági díjat csekély mértékben tagonként egységesen havi 5 forinttal emeljék fel.*

Az egyesület közgyűlése a szociális juttatások módosítására vonatkozó javaslatokat elfogadta és azokat az alapszabályba értelemszerűen bedolgozta. *Elhatározta a tagsági díjak havi 5 forinttal való felemelését is 1982. január 1-től.*

Az alapszabály szerint az egyesület tagja lehet: *a vasutas dolgozó, házastársa és a 14. életévét betöltött gyermeke.* A felemelt tagdíj a segélyezés és szolgáltatás új formáit 1982. január 1-től az alábbiak szerint teszi lehetővé:

Műtéti segélyt kaphat — esetenként 200 forintot — az, akin kórházi ápolás közben műtétet hajtanak végre.

Kórházi segélyre jogosult — évenként 100 forint összegben — a 10 napot meghaladó kórházi ápolásban részesülő egyesületi tag.

A betegségi segély összegét *esetenként 100-ról 200 Ft-ra emelték fel.* A volt Vonatkísérők Országos Otthonának tagjai részére a tagsági idő tartama alatt az eddigi 600 Ft-tal szemben 1200 Ft összegű betegségi segély folyósítható.

Nászutas-üdültetésben részesül az a 35 évet be nem töltött tag, aki első ízben köt házasságot és kétéves tagsági idővel rendelkezik. *Az üdülést 7 napra díjmentesen biztosítják.*

A közgyűlési határozat értelmében *kettős tagság is felvehető.* Kettős tagság esetén az alapszabályban meghatározott valamennyi, tehát az eddig fel nem sorolt segélyek is kétszeresen kerülnek kifizetésre, s az egyéb kedvezmények szintén kétszeresen vehetők igénybe.

Segélyek és kedvezmények: *házassági segély, gyermekszületési segély, iskolai tanszersegély, külön betegségi segély, rendkívüli segély, árvaneveltetés, baleseti segély, külön baleseti segély, üdültetés, jogi tanácsadás, nyugdíjazási segély, vendégszoba használata, temetési segély.*

Az egyesületi tagdíjak összege a 30. életév betöltése előtt: *havi 19 Ft, 40 év felett 20—25 forint, 55 és 60 életév közötti belépés esetén havi 29 forint.*

Ha az egyesületi tagnak a munkaviszonya megszűnik a Magyar Államvasutaknál, egyesületi tagsága továbbra is fennmarad abban az esetben, ha a tagdíjat az egyesületnek közvetlenül személyesen vagy postán befizeti.

Munkavédelmi vetélkedő ötvenegy résztvevővel

Október már évek óta hagyományosan munkavédelmi hónap a nagykanizsai körzeti üzemfőnökségen. Ilyenkor még fokozottabb figyelem irányul a legfőbb feladatra, *a balesetek megelőzésére.* Ezt szolgálja a munka tárgyi feltételeinek biztosítása, a védőfelszerelések állandó használata, és annak propagálása is, hogy minél több munkavédelmi újítást nyújtsanak be a dolgozók.

Nagyszabású munkavédelmi vetélkedőt is szervezett az üzemfőnökség munkavédelmi csoportja. Az 51 induló a biztonságtechnikai vizsga szintjén teljesítette az első és egyben osztályozó feladatot, a munkavédelmi totó kitöltését.

A döntőbe a legtöbb találatot elért tíz versenyző került. Itt már szóbeli kérdésekre kellett válaszolni, rövid gondolkodási idő után. Az első és a második hely sorsa hamar eldőlt, mert *Csányi II. László* villanyszerelő és *Varga III. Ferenc* kocsivizsgáló valóban átlagon felüli felkészültséggel válaszolt a zsüri kérdéseire. A további helyezéseket azonban — miután holtverseny alakult ki — csak pótkérdésekkel lehetett eldönteni. Így jutott az értékes harmadik helyezés *Grácz Ferenc* mozdonyvezető gyakornoknak. Az első három mellett még további öt helyezett részesült jutalomban az ötezer forintos keretből.

A „MÓR", AKI A VASÚTON SZÜLETETT

...megtette kötelességét...

Amikor leültem beszélgetni *Kisvárdai Jánossal,* a *Miskolc-Tiszai* pályaudvar oktatótisztjével, arra gondoltam, hogy aki őt nem ismeri, el sem hinné, hogy már nyugdíjban van, és hogy *43 szolgálati év van mögötte.*

Hivatásáról, munkájáról faggatom, mire mosolyogva mondja:

— *Én a szó szoros értelmében a vasúton születtem.* Apám váltókezelő, anyám pedig takarítónő volt *Szerencsen.* A mama éppen a laktanyában takarított, mikor jeleztem, hogy érkezni kívánok. Talán ezért, no meg apám akaratából is, vasutas lettem. Korán, alig 15 évesen — 1938-ban — a *miskolci járműjavítóba* kerültem lakatos tanoncnak. Én voltam a tíztagú család legidősebb gyereke, ezért hát dolgozni kellett...

A segédlevél megszerzése után áthelyezték Szerencsre.

— *Ott aztán mindenféle forgalmi beosztást végigpróbáltam 1945-ig* — mondja.

— Apropó! Hol ért a felszabadulás?

— Otthon Szerencsen. Engem, mint *„lányt"*, nem hurcoltak Nyugatra a többi fiatallal együtt...

— Hogy-hogy mint lányt?

— Abban az időben a vasutas műkedvelő csoportban is játszottam, s a csendőrök, illetve a nyilasok razziája idején mindig *leánynak öltöztem.* De Szerencs állomás újjáépítésében azonnal részt vettem. Akkor léptem be apámmal és öcsémmel együtt a *kommunista pártba* és a vasutas-szakszervezetbe.

Hamarosan *Taktaharkány* állomás vezetője lett. Később egy tisztet küldtek a helyére.

— *Ekkor éreztem először azt, hogy „a mór megtette kötelességét, a mór mehet"* — jegyzi meg.

— Miért, talán máskor is volt hasonló érzésed?

— Sajnos igen, de inkább ne oeszéljünk róla. Nem érdemes.

— Jó. Váltsunk témát. Hogyan lettél oktató, hiszen te segédtiszt voltál, az pedig tiszti beosztás.

— *Az érettségit 1958-ban szereztem meg. Korábban azonban — mivel Szerencsről minden tiszt elmenekült — engem bíztak meg az oktatással. Később elvégeztem az oktatótiszti tanfolyamot és a tisztképzőt is. Azok közé tartozom, akiket 1951-ben, az első vasutasnapon avattak tisztté. A 43 évből harminchárom esztendőn át oktattam. Ma már kevés olyan ember dolgozik a Tiszai pályaudvaron, akiket nem én képeztem ki. Oktató társaimmal akkor voltunk a legboldogabbak, ha egy hozzánk került dolgozóból jó vasutast faragtunk.*

— Tudom, az oktatás mellett sok társadalmi funkciód is volt. Hogyan bírtad azokat időd és energiával?

— *Úgy, hogy szerettem foglalkozni az emberekkel: gondjaikban osztozni, s problémáikat a lehetőség szerint megoldani. Igaz rá is fizettem: amikor már tizennégy funkcióm volt, gyomorvérzéssel kórházba kerültem.*

— Emlékszem, a *Népszabadság* írt is rólad egy cikket, *„Ez neked gyerekjáték"* címmel.

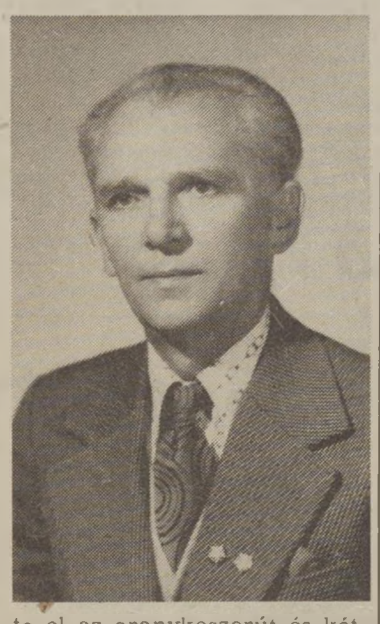
— *Így igaz. Életem legnagyobb hibája volt, hogy nem tudtam nemet mondani, ha újabb és újabb feladatokat bíztak rám.*

— A cikk után változott a helyzet?

— *Az ember nem bújhat ki olyan könnyen a bőréből. Még a kórházban voltam, amikor újabb két funkcióval bíztak meg. Így lettem az oktatási tanács tagja is.*

— Gondolom, mindezekért megvolt az elismerés is?

— *Soha nem azért csináltam valamit, hogy azért jutalmat, vagy elismerést kapjak. Ha kaptam — nem tagadom — jólesett. Úgy érzem, legjobban az újítási tevékenységemet értékelték.* Az országban elsőként megrendezett *forgalmi újító kiállítás* nyomán megkaptam a Szovjetunió legfelsőbb szakszervezeti szerve által alapított *Munkaverseny Győztese* kitüntetést. Bevezetett újításaimmal pedig a *Kiváló Újító* kitüntetés bronz, ezüst és arany fokozatát érdemeltem ki. Vezetésem alatt a *Béke* szocialista brigád háromszor nyerte el az aranykoszorút és kétszer részesült *Kiváló Brigád* kitüntetésben.



— A szakszervezet?

— *Azt hiszem, a szakszervezeti mozgalomban tevékenykedtem a legtöbbet, hiszen 1945-től a mai napig mindig volt valamilyen funkcióm, sokszor egyszerre több is, hol társadalmi munkában, hol függetlenítve. De soha nem az elismerésért...*

— A nyugdíj végleges szakítást jelent a vasúttal?

— *Miért jelentene? Bár igaz, most én mondhatnám, hogy „a mór megtette kötelességét...", de nem teszem. Írni szeretnék a vasútról, az eredményekről, a hibákról, ám elsősorban a becsületes vasutasok helytállásáról.*

Kisvárdai János a MÁV szolgálatában töltött évtizedek alatt a Magyar Vasutas tudósítója, külső munkatársa volt.

Kovács István

A forgalmistának helyén volt a szíve

Katona Tibor, a balatonfüredi vasútállomás forgalmi szolgálattevője november 11-én, hajnali öt óra körül arra lett figyelmes, hogy a peronon levő villamoskapcsolóból tűzcsóva csapott ki. Nem habozott, mert tudta: *nagy baj lehet.* Azonnal kereste a kapcsolatot a hatóságokkal; az állomáson szolgálatot teljesítő rendőrök rádión keresztül riasztottak, *s 10—20 perc elteltével hat tűzoltókocsi érkezett Balatonfüredről, Balatonfűzfőről, Veszprémből és Várpalotáról.*

A gyors, szakavatott munkának volt köszönhető, hogy 20—25 perc múltán megfékezték, eloltották a tüzet. Jóllehet ekkorra már a lángcsóvák végigszaladtak a várótermeken, az utaselátó egységein és a széles felületű tetőszerkezeten. Az eddigi megállapítások szerint a rövidzárlat okozta tűz, a nagy erejű 80—90 km/óra sebességű viharos szélben, *a becslések szerint mintegy 5—6 millió forint értékű kárt hagyott maga után.*

A tűzoltóknak és önkéntes segítőiknek köszönhető, hogy a tűz nem okozott károkat az automata forgalomirányító berendezésekben és a vasútállomás forgalmában. A helyszínre érkező 80—90 szabad napos vasutas mentési és helyreállítási munkálatainak az eredménye, hogy az utazóközönség zavartalanul utazhatott a szerencsére személyi sérülést nem okozó tűzvész után.

Társadalmi munkaakciók a vasúton és a lakóhelyen

Az idén már 3500 társadalmi munkaórát teljesítettek a tapolcai körzeti üzemfőnökség szocialista brigádjai.

Ebből a vasút részére több mint ezer óra jutott, s a mozdonyjavításban, a munkahely takarításában, csinosításában realizálódott. A lakóhelyen végzett társadalmi munka kiemelkedő eredményeit jelzik az olyan alkotások, mint a Petőfi-ligetben elhelyezett régi mozdony és a Zánka Úttörővárosban látható múzeumvonat. Tapolcán a váróteremben kiállított kismozdonyt is felújították a szocialista brigádok.

Az üzemfőnökség dolgozói eddig 32 ezer forintot fizettek be a MÁV Kórház számlájára, segítséget nyújtva a munka közben megrokkant vasutasok ápolásához.

Bognár Károly

Megy a gőzös, megy a gőzös

Modellek a terepasztalon

A Keleti pályaudvaron rendezték meg a XXVIII. Nemzetközi Vasútmodell Kiállítást

Noha még messze vannak az év végi ünnepek, az utóbbi két hétben mégis a szokásosnál nagyobb volt a forgalom a Keleti pályaudvaron. Az odalátogatók egy része ez alkalommal nem utazott és nem várt senkit, hanem az állomás kultúrtermébe igyekezett bejutni, ahol a felnőttek és a gyerekek örömére november 13-án *Urbán Sándor* vezérigazgató-helyettes megnyitotta a *XXVIII. Nemzetközi Vasútmodell Kiállítást.* A nagyszabású bemutatón öt ország (Ausztria, Csehszlovákia, Magyarország, az NDK és az NSZK) modellezői tárták a nagyközönség elé az általuk készített kisebb, nagyobb járműveket.

A kultúrterem előcsarnokában és bent a helyiségben öt *terepasztal és mintegy ezer modell várta az érdeklődőket.* A leglátványosabb komplexummal az NDK vasútmodellezői rukkoltak ki. Terepasztalukon csaknem 3000 méter sínhálózat kígyózott, s azon futottak a szerelvények emelkedőre fel, lejtőn le, s mindezt alagutak, méretarányos házak, jelzőberendezések tették még látványosabbá.

Sok csodálója akadt természetesen a *Békei László* által készített kis gőzösnek is. A Láng Gépgyár egykori dolgozója mozdonyvezető édesapjának masináját úgy készítette el, hogy az *sűrített levegővel működik.* Mi több: a hozzá kapcsolt kocsikon — ha nem is hosszú távon — utazni is lehet, persze csak kisebb gyerekeknek. Ugyancsak nagy sikert aratott *Búzás Mihály* biztosítóberendezési mérnök terepasztala, ahol a 16,5 milliméter nyomtávú vágányon futó szerelvények óramű pontossággal működtették a pálya mentén elhelyezett sorompókat, jelzőket.

A modellezők elmondták, hogy *ennek a nagy kézügyességet és alapos szakmai tudást igénylő hobbynak Magyarországon több mint hatszázötven különböző korú és foglalkozású ember hódol.* A legfiatalabb modellező hét, a legidősebb pedig hetvenkét éves. Van köztük segédmunkás, mérnök, lakatos, szabó, cukrász, ács, pék, igazgató, sőt még színművész is, mint például *Ujlaki László.*

A XXVIII. Nemzetközi Vasútmodell Kiállítás a várakozásnak megfelelő sikert aratta, s november 29-én zárta kapuit.

S. R.



Urbán Sándor vezérigazgató-helyettes megnyitja a kiállítást



A gyerekek érdeklődéssel figyelik a mozgó kisvonatokat

(Óvári Árpád felvételei)

NEM HASZNÁLT AZ „ÜGYESKEDÉS"

Csak együttműködéssel lehet megoldani a vasút és a fuvaroztatók közös gondjait

A *budapesti vasútigazgatóság* szeptember végéig 620 000 tonnával lemaradt az idei kocsiigényes szállítási tervének teljesítésében. A lemaradás október közepéig 500 ezer tonna alá csökkent, ami érzékelteti a terv teljesítésére irányuló erőfeszítéseket. Erről beszélgettünk *Tóth Istvánnal,* az igazgatóság üzemviteli osztályának vezetőhelyettesével.

— *Az idén is, mint az elmúlt években a legtöbb gondot a hétvégi rakodások ütemtelensége okozta* — mondta a kereskedelmi szakember. — *Tetézte ezt még az is, hogy a vállalatok megkezdték az ötnapos munkahétre való átállást.* Így a fuvaroztatóknál kezdett elterjedni az a gyakorlat, hogy már nem is hétfőtől péntekig — mint korábban —, hanem a hét első munkanapjától *csak csütörtökig* rakodtak. Több olyan esetről is tudomást szereztünk, hogy a szállító felek megegyeztek partnerükkel a küldemény feladásának időpontjában, de úgy szervezve a dolgokat, hogy hétvégi rakodásra véletlenül se kerülhessen sor, következésképpen így mentesüljenek a kocsiálláspénztől is. Ez aztán hovatovább oda vezetett, hogy szombatokon, illetve vasárnapokon csaknem teljesen szünetelt a rakodás, és *szinte bedugultak a pályaudvarok. Ennek hátrányát aztán az „ügyeskedő" vállalatok is megérezték.*

Az üzemviteli osztály képviselői szeptemberben felkerestek 38 nagyobb vállalatot (a Mosonmagyaróvári Timföldgyárat, a Ferroglobust, a Csepel Vas- és Fémműveket stb.), és ott *közvetlen, baráti szavakkal igyekeztek vázolni a vasút terveit, elképzeléseit, amelyek, ha áttételesen is, de összefüggnek a szállíttatók és természetesen a népgazdaság érdekeivel.*

— A cél érdekében kidolgoztuk az öt évre szóló, úgynevezett szocialista együttműködési megállapodás feltételeit — mondta Tóth István. — Ez annyiban új, hogy korábban ezt a szerződési formát csak egy évre alkalmaztuk. *Az ötéves megállapodást eddig tizenegy vállalattal írtuk alá.*

Az eredmények máris biztatóak. *A nagyobb fuvaroztatók azóta éjjel, nappal rakodnak,* termelésük függvényében. Az utóbbi időben egyenletesebbé vált a szállítás, ami a valóságban annyit jelent, hogy az energiahordozók, vagyis a tüzifa, szén, olaj nagy része már a tél beállta előtt a tároló, illetve a felhasználási helyre került. Emellett folyamatosabbá váltak a külföldre irányuló szállítások.

— Az igazsághoz tartozik azonban — jegyezte meg az osztályvezető-helyettes —, hogy az ismert *záhonyi kocsikiegyenlítési gondjaink ezzel még nem oldódtak meg. Ezen viszont úgy próbálunk segíteni, hogy igyekszünk minél több tengelycserés* — átrakás nélküli — *kocsit áruval fogadni, hogy azután megrakottan küldhessük vissza azokat.*

— A pályaudvarokon, közvetlenül a végrehajtásban tevékenykedő vasutasok mit tettek azért, hogy a lemaradás eléggé nagy részét sikerült pótolniuk?

— *A dolgozók szinte minden szolgálati helyen a lehető legpontosabban betartották a technológiai előírásokat, következésként valamennyi tolatós vonatot közlekedtettek. Sokat számított az is, hogy a győri, a hegyeshalmi, a dorogi, a komáromi, illetve az oroszlányi kocsijavítók éjjel-nappal dolgoztak a meghibásodott vagonok rendbe hozásán.*

Végezetül Tóth István, a téli forgalomra való felkészülésről a következőket mondta:

— Az év hátralevő részében várható feszített munka egyik előfeltétele, hogy *a dolgozók szociális ellátottsága javuljon.* Ezért ellenőriztük a téli ruhák kiadását, a melegedők, mosdók, öltözők stb. állapotát. Arról is meggyőződtünk, hogy az állomások fel vannak-e szerelve elegendő lapáttal, homokkal, seprűvel és egyéb olyan eszközzel, amelyek havazás esetén nélkülözhetetlenek az átmeneti zavarok elhárításához. Az év végi ünnepi forgalom lebonyolításának részleteit is kidolgoztuk már. Ami pedig a teherszállítási feladatokat illeti — ismétlem —, *igyekszünk még több fuvaroztatóval ötéves, szocialista együttműködési megállapodást kötni.*

(séra)

Húsz esztendő jóban, rosszban...

Húsz évvel ezelőtt alakult meg a Tatabánya-Alsón székelő villamos vonalfelügyelőségi főnökség biatorbágyi csoportjának első szocialista brigádja. Az évforduló alkalmából november 20-án bensőséges ünnepségen emlékezett meg a kis kollektíva az eltelt két évtizedes közös tevékenységről, az elért sikerekről.

Annak idején öt fővel alakult a brigád, és a *Déri Miksa* nevet vette fel. Időközben változott az összetétel: többen — szolgálati érdekből — kiváltak, és helyettük mások léptek be. Így változtatták meg nevüket is *Kempelen Farkasra,* hét évvel ezelőtt. Az alapító tagok közül már csak ketten vannak: *Brezsnyik Pál* és *Juhász József.* A régi tagokkal azonban azóta sem szűnt meg a kapcsolat. Bizonyítja ezt az is, hogy az említett kis ünnepségen több mint húszan jelentek meg.

A brigád megalakulása óta hat napló telt be, és kétszer érték el az aranykoszorús kitüntetést. Nemcsak a vasútnál, hanem Biatorbágy községben is jó hírnevet szereztek maguknak. Tizenegy éve patronálják a község 1-es számú óvodáját, ahol a gyerekek részére úgynevezett KRESZ-pályát is építettek. Ebbe a gyermekintézménybe jár egyébként valamennyi Biatorbágyon lakó vasutas gyereke.

A megemlékezésen *Major József,* a VVF szb-titkára méltatta a brigádtagok helytállását.

S.

Madár János

Kis elégia

Kinézek
az ablakon.
Eső-függönyön át.
Szemem
udvarán
kis bakterház
suhan át.

ALAPÍTÓ MUNKÁSÖRÖK

Először csak hatan voltak

Felvidéki parasztcsalád gyermeke. Titkon mindig ügyvéd szeretett volna lenni, de kinek volt akkor annyi pénze a taníttatáshoz? A sors különös játéka, hogy évek múltán mégis megszerezte a jogi diplomát. De akkor már rabul ejtette a vasúti pálya...

Ez így, szó szerint igaz, mert vonatfékezőként kezdte, majd — a szakvizsgák után — vezénylőtiszt lett. Ma 57 évesen az állomásfőnök kereskedelmi helyettese, a nagykanizsai üzemfőnökségen.

Dr. Izsák József, a szépívű pályán más iskolát is kijárt: *a mozgalom kemény, próbatételeket jelentő osztályait.* S hozzátehetjük, hogy jeles eredménnyel.

Az ifjúsági szervezetben edződött. DISZ-titkárnak választották és ebben a funkcióban munkálkodott az ellenforradalomig. Úgy, hogy közben a szakmai munkáját becsülettel, közmegelégedésre mindig pontosan, jól elvégezte.

Lehet, hogy éppen ez nem tetszett az uszítóknak, a rendbontóknak, mert 1956-ban felette is ítéletet mondtak. *„Ilyen emberre nics szükség a vasútnál..."* Önkényesen leváltották beosztásából.

De visszatért az első hívó szóra, amikor sorra került a párt újjászervezése. A kommunisták maroknyi csapata őt választotta meg az alapszervezet titkárának.

Először mindössze hatan voltak. De példát adtak a szolgálat szervezésében, a rendteremtésben, a közvagyon védelmében. Ahogy konszolidálódott a helyzet és szóba került a munkásőrség megalakítása, mind a hatan fegyvert kértek. *Izsák József századparancsnok-helyettes lett,* rá hárult akkor a szolgálat szervezése, a járőrök felkészítése, útbaindítása, az őrszolgálat biztosítása, ellenőrzése és tengernyi sok munka, mind a néphatalom védelmében.

Ma is büszkén és jó szívvel emlékszik az alapítókra, a vasutas munkásőr-harcostársakra: *Berke Jánosra,* aki ma a GYSEV igazgatóhelyettese, *Fedák Ferenc* jegyvizsgálóra, *Szépligeti József* vonatvezetőre (ők már nyugdíjasok), *Vas László* és *Varga József* jegyvizsgálóra, akik most is szolgálatot teljesítenek.

Dr. Izsák József immár negyedszázada aktív munkásőr. A századtörzsben tevékenykedik, foglalkozásokat vezet, előadásokat tart a munkásőrjelölteknek. Kétfajta egyenruhája van, a vasutas és a munkásőrök acélszürkéje. Mindkettő fegyelmet, rendet, pontosságot jelent a viselőjének.

A nehéz időkben, amikor minden nap egy-egy lépéssel közelebb jutottunk ahhoz, hogy béke, nyugalom és biztonság legyen az országban, sikerélményt jelentett. És ma is: nincs olyan nehéz feladat, legyen az rendkívüli esemény, árvízvédelem, közös akció a többi fegyveres testülettel, lövészet, vagy ünnepi szolgálat, hogy ne jönnének szinte egy embereként, zokszó nélkül. *Ez az, amit úgy hívnak, hogy a hivatás szeretete.*

Ő maga is sok hétvégi pihenőnapot áldozott azért, amire negyedszázada vállalkozott. Felesége, aki egészségügyi dolgozó volt eddig és pedagógus, (most ment nyugdíjba), mindig megértő türelemmel támogatta és mellette áll ma is. Közben felnevelték három fiukat. Az egyik az apja álmát váltotta valóra, ügyvéd lett. A másik a nyomdokába lépett, vasutas, mozdonyfelvigyázó, a harmadik mezőgazdász. Tréfásan azt mondogatják otthon: *íme, így lett egy családban munkás, paraszt és értelmiségi.*

Három év hiányzik még a nyugdíjig, de Izsák József nem pihenni, hanem dolgozni kíván. Úgy, mint eddig. Munkával és fegyverrel...

Hegedűs Ferenc

NÉZŐPONTOK

A kishitűek tudták, hogy nem jutunk tovább. A derűlátók el tudták képzelni, hogy esetleg továbbjutunk. A megszállottak nem vonták kétségbe, hogy jövőre ottleszünk a madridi Mundiálon. Mert a kishitűnek földhözragadt a fantáziája, a derűlátó igyekszik rózsaszínűnek látni a szürkét is, a megszállott pedig nem is tudja, mi az a szürke.

A kishitűek tudták, hogy az idén nem készülhet el a közúti felüljáró a Nyugati pályaudvar mellett. A derűlátók el tudták képzelni, hogy esetleg a szakemberek kijavítják a hibát. A megszállottak nem vonták kétségbe, hogy mielőtt lehull az idei télhozó hó, átautóznak a Marx tér fölött.

A kishitűek, amikor labdarúgóinknak nem ment, elmaradtak a Népstadion környékéről, lelátóiról, s jó esetben a tévé képernyőjét nézve követték a játékot. A derűlátók kimentek a stadionba, s biztatták a válogatott tizenegyet. A megszállottak nem elégedtek meg a biztatással, hanem — ha módjukban állt — tettek is a majdani sikerért. S most kétszeres öröm az övéké. Megszenvedetten kiérdemelt öröm.

A kishitűek most a négy évvel ezelőtt történtekre gondolnak. Argentínára. Arra, hogy válogatott legényeink — jó néhányan a maiak közül is — ott voltak ugyan..., de bár ne lettek volna ott. A derűlátók arra emlékeznek, hogy szerepeltünk már a legjobb nyolc között is, és egyetlen sovány gólon múlott, hogy nem kerültünk a legjobb négy közé (s ha ama egyetlen, sovány gól az ellenfél kapujának csücskébe ragad, talán-talán még a legjobb négy közé is, vagy még tovább...) A megszállottak szelektív emlékezettel bírnak: csak arra emlékeznek, amire emlékezni akarnak. Jelesül: volt nekünk aranycsapatunk is, de hogy az aranyat nem sikerült hozniuk, arról nem szívesen szólnak.

A kishitűek elve: jobb félni, mint megijedni. A derűlátóké: nyomás alatt növekszik a pálma. A megszállottaké: ide nekem az oroszlánt is! Az előbbi félre áll, messze a sortól; a közbülső közel áll a sorhoz; az utóbbi beáll a sorba. Sőt: ha teheti, a sor élére áll.

...Nos, ennyit a Madridba vezető út kapcsán.

★

November 13-ára esett a péntek. A kishitűek jó előre tudták ezt, a derűlátók ügyet sem vetettek rá, a megszállottak pedig azt sem tudták, hogy jelent-e valamit e hétköznap meg e dátum babonás kapcsolata. Barátom — akinek nevét tapintatosan elhallgatom, s csak annyit árulok el, hogy Z-vel kezdődik, oltán-nal folytatódik — olyannyira kishitű, hogy a rosszabbnyelvek szerint fogantatásának tizedik hónapjában jött csupán a világra, majd az első tíz évében többet sírt, mint tíz bölcsődés egy év alatt. Legutóbb most, lapzártánk perceiben találkoztam vele — karikás szeme drámát sejtetett, amikor a karomba roskadt:

— Öregem, ez a péntek, ez a tizenharmadika! Már a reggel is bosszúságot hozott. Képzeld, Bedecs, a munkatársam, akit az egész műhely utál, barnára sülve tért vissza kétheti szabadságáról, novemberben! Még a tavasszal, sorshúzással döntöttük el, hogy mi a nyáron pihenünk, és ő megy el ősszel. Akkor mindenki kiröhögte, aztán én, júliusban, a nyár legesősebb napjaiban, esernyő alól kukkoltam a Balaton háborgását, ő pedig most, hegytetőn napfürdőzött. Mit napfürdőzött, még síelt is, a második héten, mert akkorra lehullott a hó. Most mondd meg, érdemes nekem egyáltalán szabadságra mennem?!... De ez még nem minden. Délben bemondja a rádió a lottószámokat. Öregem, ha csupán egy kockával arrébb írom be a számokat, most ötösöm van, és másfél millió froncsi üti a markomat. Így egy vacak négyesem van, és megelégedhetek potom százezerrel, ha annyit is kapok egyáltalán. Most mondd meg, érdemes nekem egyáltalán lottóznom?!... És még mindig folytatom, hogy átérezd sanyarú helyzetemet. Amikor dúlva-fúlva hazaérkezem — haza?, hiszen tudod, tizenöt éve élek együtt az anyósommal —, hivatalos levél vár. Két- és fél szobás lakást kaptam, na jó, de hol?! A nyolcadik emeleten, amikor nekem térszonyom van. Távfűtéses lakásban, amikor én tavaly vásároltam egy újdonatúj olajkályhát. Ráadásul Budán, Békásmegyeren, amikor a munkahelyem Pesten van, s az idén túrták fel, most építik éppen az Árpád-hidat és környékét. Onnan, arrafelé bejárni... még rágondolni is rossz. Most mondd meg, érdemes nekem egyáltalán lakást igényelnem?! Ennyi pech, egyetlen pénteki napon — és ne legyen az ember babonás?!

F. T.

KETTŐS SIKER

Bejutottak az NB I-be a BVSC férfi és női teniszezői

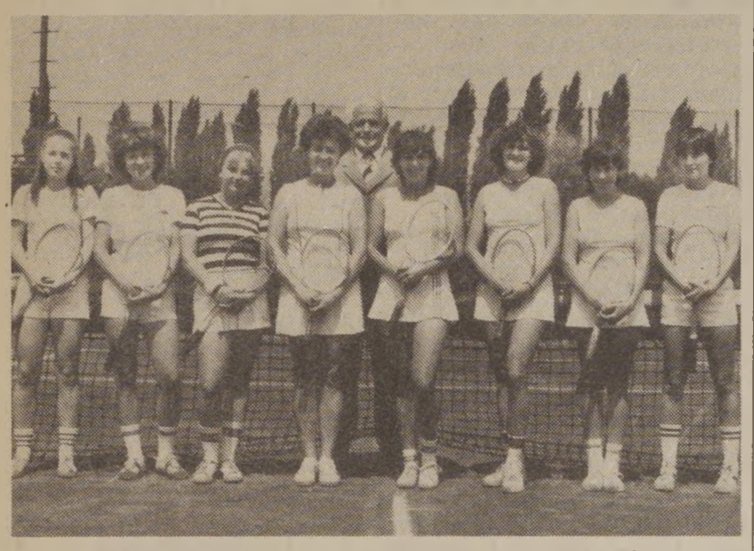
Nagyszerű híreket kaptunk a BVSC teniszszakosztályáról. Amint arról *Hopp Béla*, a vasutas teniszezők „mindenhatója" beszámolt: a szakosztály mindkét felnőtt csapata (a férfi és a női) első lett az NB I/B bajnoki versenyében. Méghozzá nem is akárhogyan, mindkét együttes pontveszteség nélkül, veretlenül bizonyult a legjobbnak. A sportág hazai folyóirata, a *Tenisz Híradó* „imponáló fölénynek" minősíti a BVSC-s teniszezők szereplését.

Ez a bravúr annyit tesz, hogy a jövő májusban kezdődő bajnoki idényben mindkét együttes már az NB I-ben csatázhat a pontokért. Különösképpen a férfigárda elsősége érdemel fokozott figyelmet, hiszen ez a csapat a szakosztály harminceszten dős fönnállása óta még nem szerepelt az első osztályban, ellentétben a nőkkel, akik már többször is fölverekedték magukat, ám soha nem sikerült megkapaszkodniuk a magasabb szinten.

— Az a célunk, hogy mindkét gárda bennmaradjon az NB I-ben — mondta Hopp Béla. — Erre a korábbiaknál nagyobbak az esélyeink, elsősorban a szép számmal fölbukkant tehetségeink révén. Itt említeném meg az egyik legügyesebb fölfedezettünket, a tizenkét esztendős *Kartenecker Edinát*, aki tagja a gyermekválogatott-keretnek. Persze, még mellette is akad több ügyes tanítványunk, akik egyre inkább meghatározó szerepet játszanak a különböző korosztályos viadalokon.

Elismerően nyilatkozott a vasutas sikerekről a Magyar Tenisz Szövetség elnöke, az örökös teniszbajnok *Gulyás István* is . . .

P. Gy.



A képen balról jobbra: Keresztúri Ildikó, Pataki Éva, Várhidi Ilona, Jószai Klára, Hopp Béla szo.v., Karlovszky Judit, Farkas Márta, Farkas Klára, Kántor Ilona.



A képen balról jobbra: Zana János, Bíró János, Ördögh László, Mészáros István, Vereczkei János edző, Szöllősi Gábor, Koller Jenő, Zaránd György.

AZ EB HÁZIGAZDÁI LESZNEK

Nemzetközi elismerést vívtak ki a Váci Vasutas SE motorcsónakosai

Sikeres idényt zártak a *Váci Vasutas SE* motorcsónakversenyzői. Kezdhetjük az eredmények számbavételét, azzal is, hogy *dr. Kovács Ferencnek* 1981-ben ismét sikerült megnyernie a magyar bajnokságot, ezzel *országos bajnokságainak száma tízre emelkedett.* Ez önmagában is rekord, saját kategóriájában.

Jól szerepelt a vasutasversenyző a nemzetközi versenyeken is, hiszen harmadik helyezést ért el Jugoszláviában, ötödik lett az olaszországi Auronsoban rendezett Európa Kupán, és a Vácott lezajlott nemzetközi versenyen úgy szerzett első helyet, hogy sikerült legyőznie a nyugatnémet bajnokot.

Az idény természetesen nem csak egy versenyző, hanem *az egész szakosztály szempontjából eredményes volt.* Kiemelkedő eseményszámba ment például a szakosztály által — a Magyar Motorcsónak Szövetség, Vác város és a Vasutasok Szakszervezete támogatásával — a nyáron megrendezett kétnapos, *nemzetközi megbízhatósági és gyorsasági verseny*, amelynek fővédnöki tisztét — tekintve, hogy a bevételt a szakosztály tagjai a mozgássérültek támogatására ajánlották fel — *Koszorús Ferenc* főtitkár, *Ordo György*, a szövetség elnöke és *Weisz György*, Vác város tanácselnöke vállalta el.

Ezen a nemzetközi sportesemények en a hazai és a külföldi versenyzők saját költségükön vettek részt. Jöttek versenyzők több mint 1000 kilométerről is (például az NSZK-ból), s az elszállásolásról a váciak ugyancsak maguk, általában saját lakásukon gondoskodtak. A belépőjegyeket a városi és a járási KISZ-aktivisták árulták, majd *az összegyűlt 70 000 forintot teljes egészében átutalták a mozgássérültek megsegítésére létesített alapra.* Bár az időjárás nem kedvezett a kétnapos versenynek, mégis több mint 300 versenyző és mitfahrer indult.

A szakosztály idei eredményeinek nemzetközi elismerése nyilvánult meg abban, hogy — *Szántha Jánosnak*, a Magyar Motorcsónak Szövetség főtitkárának javaslatát elfogadva — *1982 júniusában Vácott rendezik meg az Európa Bajnokságot* (UIM).

Pintér Lajos

PARANCSOLJON A KEDVES UTAS!

Bérelt bisztró a Tokaj Expresszen



A Tokaj Expressz Budapest-Keleti pályaudvarról naponta 7 órakor indul Nyíregyházára, és aznap este 20 óra 10 perckor érkezik vissza a fővárosba. A forduló 540 kilométeres távolságán az Utasellátó Vállalat — az új lehetőségeknek megfelelően — szerződéses formában működtet bisztrókocsit.

Az Utasellátó négy vállalkozó kedvű dolgozója vette bérbe a bisztrókocsit, *3 évre 1 millió 253 ezer forintért.* A brigád tagjai: *Hidasi Endre* felszolgáló, *Hidasi Endréné* és *Gér János* szakácsok, valamint *Kovács Jenőné* büfés.

Szép az árukínálatuk: rántott máj zsemlében, kis és nagy bécsi szeletes zsemle, sertés vagdalt, téliszalámis zsemle. *Rendelésre egyéb ételeket is készítenek.* Széles az italválaszték is, főképp üdítőkből.

A robogó vonaton, munka közben mondta Hidasi Endre:

— *Jelenleg is a vállalat dolgozói vagyunk, és ez kötelez! Eddig sikerült összeegyeztetni a vendégek érdekeit saját terveinkkel. Mi eladni akarunk, az utas pedig jót szeretne kapni.*

— Érdemes volt-e vállalkozásba fogniuk?

— *Úgy látszik, a többletmunka nem hiábavaló. Számításainkat megtaláljuk, és ez, véleményünk szerint, közelebb áll az igazi értelemben vett vendéglátáshoz. Kollégáinknak is ajánlom — persze csak azoknak, akiket nem a gyors meggazdagodás vágya vezet —, hogy bátran vágjanak neki, vállalatunk ebben partnerük lesz.*

Kép és szöveg:
Drégely Vilmos

Tömegsportverseny Miskolcon

A vasutas-szakszervezet miskolci területi szakszervezeti bizottsága a NOSZF 64. évfordulója tiszteletére asztalitenisz- és sakkversenyt rendezett.

Az asztalitenisz-versenyen első helyezést ért el *Liberkényi Zoltán*, a hatvani körzeti üzemfőnökség, második *Lencse József*, a Jászkisér Gépjavító Üzem, harmadik *Jámbor György*, a miskolci járműjavító dolgozója.

A sakk egyéni verseny győztese *Szűcs István*, a miskolci körzeti üzemfőnökség dolgozója, második *Horváth Géza* Miskolc Utasellátó, harmadik *Vasvári Béla* szerencsi körzeti üzemfőnökség.

Kanizsai műszaki napok

Pályafenntartásiak szakmai ankétja

A nagykanizsai pályafenntartási főnökség KTE szakcsoportja az idén kilencedik alkalommal rendezett egésznapos szakmai ankétot a *„Kanizsai műszaki napok"* keretében. A tanácskozásra a Vasutas Művelődési Házban került sor.

Torma Ignác pft-főnök részletesen ismertette a főnökség tárgyi baleseti helyzetét, elemezve a bekövetkezett balesetek okait. Ezt követően került sor *Tóth András*, a MÁV Vezérigazgatóság vasútüzembiztonsági önálló osztálya vezetőjének előadására, amelynek témáját a vasútüzem biztonságának időszerű kérdései szolgáltatták, különös tekintettel a pályafenntartásnál előforduló járműkisiklásos balesetekre. Az előadás után számos hozzászólás hangzott el. A hozzászólók egybehangzóan hangsúlyozták a műszaki, technológiai fegyelem maradéktalan betartásának fontosságát.

Ezt követően *Sári Antal*, a Vezérigazgatóság 6. B. osztályának vonalbiztosa ismertette a pályafenntartási tervek műszaki kérdéseit, majd hat pályafenntartási főnökség képviselői baráti beszélgetés keretében cserélték ki a munkáltatás és a pályafelügyeleti tevékenység során szerzett gyakorlati tapasztalataikat.

Őrház a határszélen

A román határ közelében levő *Ártánd* község határában a főútról dűlőút vezet a régi vasúti megállóhoz. Hajdanában idáig is kijöttek a személyvonatok, amikor az utasok kiszálltak, s az üres szerelvényt megkerülő vágány hiányában visszatolták Biharkeresztesre. Aztán Ártánd személyforgalmát átvette a VOLÁN, *a megállóból pedig 39-es őrház lett.* A vonal magyar szakaszán az utolsó őrház.

Ritkaságszámba mehet erre a hozzám hasonló idegen látogatása, mert amint tétován nézelődöm, azonnal nyílik az ajtó. Egyenruhás nő lép ki, s nyomban nekem szegezi a kérdést:

— Kit tetszik keresni?

Nem mondom, csak gondolom, azt keresem, aki szolgálatban van, így éppen őt . . ., s mintha gondolatolvasó lenne, bemutatkozik:

— *Nagy Béláné vagyok, sorompókezelő itt a harminckilencesnél. Fiatal lány koromban kerültem a vasúthoz, közel tíz éve szolgálok ezen az őrhelyen.* Biharkeresztesről kerékpározok ide naponta, nem nagy távolság, talán másfél-két kilométer. Két sorompó tartozik hozzám, ez ami előttünk van, és egy másik, de azt innen nem lehet látni. Szolgálatonként tíz-tizenöt vonat halad át, ezek részére kell sorompókat kezelni, a vonatokat fogadni, naplózni, és ami a legfontosabb, jelezni Biharkeresztesnek, mivel a román kollégák nem túlzottan igényesek ilyen szempontból. A vonatok pedig határbiztonsági okokból nem állhatnak meg a bejárati jelzőnél, csak az állomásban. A tényszerű előjelzés tehát tulajdonképpen a mi feladatunk.

— Tíz-tizenöt vonat egy szolgálatban nem sok. A tétlen várakozás nem unalmas?

—*Találok magamnak elfoglaltságot. A ráérő időben hímezni szoktam.*

— Itt mindig ilyen nyugalom honol?

— *Általában. Amióta itt teljesítek szolgálatot, csak két rendkívüli esemény történt. Egyszer éppen a vonat érkezésekor hajtották át a teheneket az útátjárón, hiába engedtem le a sorompót, az állatok megkerülték, s hármat elgázolt a gép. Máskor elfelejtettek szólni, s váratlanul bukkant fel a vonat. Rohantam a sorompóhoz, s egy zetort bezártam a vágányok közé. Baleset nem történt, mert a traktor vezetője inkább az egyik rúd kitörését választotta.*

Csörög a telefon. Biharkeresztes felől turistavonatot jeleznek. Rövidesen feltűnik az M 62-es dízelmozdony, mögötte a piros MITROPA-kocsikkal. Az expressz elrobog a határ felé.

Tóth Zoltán

HÍREK

— **Riselió-kiállítás.** A kalocsai hímzésre épülő riseliőkből rendeztek kiállítást Nagykanizsán a Kodály Zoltán vasutas művelődési házban. A kézimunkaszakkör tagjai az utóbbi három évben készített hímzett terítőket, ruhákat és blúzokat állították ki. A legszebb kézimunkákat Fülöp Miklósné készítette.

— **Fásítás.** Az országos faültetési mozgalomhoz a tapolcaiak is csatlakoztak. A város nyugati részén levő utcákba és a Május 1. utcai óvodánál összesen 91 db facsemetét ültettek. A társadalmi munkát a körzeti üzemfőnökség Helikon és Zsukov, a szertárfőnökség Béke és Batsányi János szocialista brigádja végezte.

— **Űrhajózás, űrkutatás.** Az MSZBT hatvani tagcsoportja és a fiókkönyvtár ezzel a címmel előadást és filmvetítést szervezett. Az előadó dr. Kelemen János, az Uránia Csillagvizsgáló Intézet tudományos munkatársa volt.

— **Szakkönyvtárosi értekezlet.** November 10-én a debreceni igazgatóság központi szakkönyvtárában dr. Udvarhelyi Dénes, a vasúti főosztály vezető szakkönyvtárosa előadást tartott az üzemi szakkönyvtárak feladatáról a MÁV területén. A debreceni vasútigazgatóság 1981-ben több mint 130 000 forintot fordított különböző szakfolyóiratok és szakkönyvek beszerzésére.

— **Ismét az élen.** A MÁV-dolgozók immár hetedik alkalommal nyerték meg a határforgalmi munkaversenyt a curtici román—magyar közös határállomáson. A Lökösháza állomás kultúrtermében megtartott ünnepségen Megyik Ferenc, a szegedi igazgatóság vezetőhelyettese adta át az oklevelet és a vele járó anyagi elismerést.

— **A nagyvilág eseményei.** A miskolci járműjavító pártbizottsága november 19-én külpolitikai előadást szervezett. Az üzem tanácstermében megjelent közel száz dolgozó számos kérdést tett fel Heltai Andrásnak, a Magyar Távirati Iroda főmunkatársának, aki a kérdésekre adott válaszokban részletes tájékoztatást adott az elmúlt hónapok aktuális külpolitikai kérdéseiről.

— **Kiállítás.** A szabad idő hasznosítása, az alkotó tevékenység kiterjesztése és továbbfejlesztése céljából a kisújszállási pályafenntartási főnökség üzemi művelődési és szakszervezeti bizottsága „Hobbi vagy szabad idő" címmel kiállítást rendezett a szocialista brigádok részére. A kiállításra 13 dolgozó hozta el fából, fémből, fonalból stb. készített ajándék-, emlék- vagy használati tárgyát. A házilagos kiállítás lehetőséget biztosított különböző fafaragások, faesztergamunkák, vázák, hordók, tányérok, pohártartó készletek, állat- és madárfigurák, citera, csőmetsző készlet, különböző hímzések, kötések és fotók bemutatására.

— **Konzultáció.** A január elsejétől érvényes lakásügyi rendeleteket és az ezzel kapcsolatos vasúti belső szabályozás gyakorlati végrehajtását tárgyalták meg november 10-én Szombathelyen. A megbeszélésen részt vettek az igazgatóság szolgálati helyeinek lakásügyekkel foglalkozó ügyintézői és a szakszervezeti bizottságok képviselői.

— **Masinisztabál.** A miskolci Vörösmarty Művelődési Ház vezetősége október 24-én jól sikerült „masinisztabált" rendezett. A műsor keretében Komáromi Ilona, Adami Béla, valamint a miskolci Rajkó zenekar Rontó Dezső primás vezetésével adott színvonalas műsort. A műsor után pedig az UNI-együttes hajnalig „húzta" a talpalávalót.

— **Kiváló együttes.** Az amatőr művészeti együttesek 1981. évi pályázatán a szolnoki járműjavító művelődési központjának férfikara elnyerte a Kiváló együttes I. fokozata kitüntető címet. A díjátadó ünnepségre november 12-én került sor a SZÖVOSZ nagytermében. A díjakat Benkő Éva, a Népművelési Intézet igazgatója adta át.

— **Nyugdíjasok búcsúztatása.** A sátoraljaújhelyi pályafenntartási főnökség vezetői a szakszervezeti bizottsággal karöltve házi ünnepségen búcsúztatták el 13 nyugdíjba vonuló munkatársukat. Az ünnepségen adták át a vezérigazgatói és igazgatói dicséről okleveleket, valamint a jutalmakat a nyugdíjba vonulóknak.

— **Nyugdíjas-búcsúztató.** A hatvani szertárfőnökség szakszervezeti bizottsága a közelmúltban ünnepséget rendezett négy nyugdíjba vonuló dolgozója részére. Mind a négyen több évtizedes vasúti szolgálattal rendelkeznek. A szakszervezeti bizottság titkára és a szolgálati főnök ajándékot adott át részükre.

LAKÁSCSERE

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

Elcserélném ludányhalászi pályamesteri lakásomat — mely két szoba, konyha, kamra, fürdőszoba, pince, nyárikonyhából áll, 500 négyszögöl bekerített veteményeskert, baromfiólakkal tartozik hozzá — hasonlóra Salgótarján és Aszód vasútvonalán. Minden megoldás érdekel. Cím: özv. Bódi Istvánné, ludányhalászi 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, zárt kertes gépkocsitárolási lehetőséggel rendelkező MÁV-bérlakásomat soproni egy és fél, vagy egy plusz hallos, lehetőleg telefonos, gépkocsitárolási lehetőségű vagy garázsos, komfortos lakásra. MÁV-dolgozóval. Telefon: 643-128.

Elcserélném budapesti két szoba, plusz étkezős, luxuskivitelű, 67 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat kisebb budapesti tanácsira, MÁV-dolgozóval. Minden megoldás érdekel. Telefon: 862-103, este 6 után.

Elcserélném egri két szoba összkomfortos, első emeleti, tanácsi, főbérleti lakásomat budapesti vagy környéki hasonló lakásra. Minden megoldás érdekel. Telefon: 19-61 Bp. Keleti levelezőben.

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 Lapkiadó Vállalat
1964 Bp. VII., Rákóczi út 54.
Telefon: 224-818
Felelős kiadó: dr. Jandek Géza
a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszámunk:
MNB 215-11 050
81—5284. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460—6000

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXV. ÉVFOLYAM, 25—26. SZÁM ÁRA: 1,30 FORINT 1981. DECEMBER 18.

Kellemes karácsonyi ünnepeket, sikerekben gazdag, békés, boldog új esztendőt kívánunk minden kedves olvasónknak!

ÜNNEPI FORGALOM

Az őszi forgalom még be sem fejeződött, a karácsonyi és újévi személyforgalom máris előttünk áll. Az idén minden korábbinál több mentesítő és szükség szerint közlekedő vonatot állítanak forgalomba. A kétszázhetvennyolc személyvonat a naponta közlekedőkön kívül alkalmas lesz arra, hogy az utasokat zavartalanul elszállítsa.

A személyforgalom olyan látványos növekedésére kell tehát számítani, amely a vasutasok nagyobb részének többletfeladatot okoz. Noha évenként visszatérő feladatról van szó, a munkafolyamatok különbsége a végrehajtásnál mégis jelentős.

Mi tehát a teendő? Mindenekelőtt a felkészülést a vezérigazgató-helyettesi utasításnak megfelelően kell elvégezni. *Felül kell vizsgálni a fűtési, a világítási berendezéseket és azok hiányosságait még a forgalomba állítás előtt meg kell szüntetni.* A járműjavító üzemek, vontatási fiókműhelyek és a műszaki kocsiszolgálatok dolgozói törekedjenek arra, hogy az ünnepek kocsiszükséglete üzemképesen álljon rendelkezésre. Ha kell, korábban adják ki javításból a kocsikat és végezzék gyorsabban a karbantartást.

Noha a téli felkészülés időben megelőzte az ünnepi forgalmat, mégis jó, ha szó esik a jelző- és biztosítóberendezési zavarok megszüntetéséről, a naprakész fenntartási munkákról, az üzemkészségről. Az üzemvitel dolgozóinak arra kell törekedniük, hogy a vonatok nagyfokú biztonsággal és menetrendszerűen közlekedjenek. *Ezért a biztonságnak kell alárendelni minden más szempontot!*

A pályaudvarokon, állomásokon időben el kell készíteni a vonatok felállítási és fogadási rendjét, személyre szólóan kell meghatározni a feladatokat. Időben kell gondoskodni az utastájékoztató és -felvilágosító munka szervezéséről. Nem feledhető, hogy az utazás tervezése informálódással kezdődik. A telefoninformáció, az élőszavas és feliratos utastájékoztatás időben álljon az utasok rendelkezésére.

Induljanak tehát az ünnepi és a naponta közlekedő személyszállító vonatok egyaránt pontosan, tisztán, fűtve, kivilágítva és ülőhelyválasztékkal. Közlekedjenek egész útjukon menetrendszerűen. A várakozókat pedig fogadják időben a vonatokra vonatkozó információk, tiszta, meleg várótermek, ahol a várakozás kényszere is kellemesen oldódhat fel a környezet kényelmében.

A vasutasok legyenek vendégváró, vendégfogadó jó házigazdák. Figyelmes és gondos tevékenységük segítse az utasokat: *az öregeket, a betegeket, a kismamákat, a gyermekkel utazókat, a rokkantakat az utazásuk során.*

Nagy feladat előtt áll a vasút! Egyik oldalon a színvonalas vendégszállítás, másik oldalon az év végi teherforgalom állnak egymással szemben. Ezért a mozdony-, a szakasz- és a szerelvényfordulók megvalósítása *az átlagnál nagyobb szervező munkát követel.* Köztudott, hogy az eszközrendszer nem növelhető a csúcsteljesítményekhez, emiatt a szellemi és fizikai munkát kell magasabb szintre emelni. Másszóval ezekben a napokban nagyobb szakértelemre, odaadásra, fegyelemre van szükség. Belső ösztönzésre, ami a vasutasokat mindig áthatotta a nagy erőpróbák előtt.

Szabó Béla

1982. január 1-én lép hatályba

a MÁV új törzsgárdaszabályzata

A törzsgárdaelismerés rendszere — az ország többi vállalatához hasonlóan — a vasútnál is elsősorban időcentrikus elismerés volt. Így nem érvényesült kellő mértékben az egyes fokozatok adományozásánál, illetve a törzsgárdataggá nyilvánításnál sem a dolgozó végzett munkájának a figyelembevétele, megítélése.

A SZOT és az illetékes kormányzati szervek az elmúlt években együttesen vizsgálták a törzsgárdamozgalom helyzetét. A vizsgálat megállapításainak hatására, a *Minisztertanács az 1021/1980., illetve az 1008/1981. MT—SZOT együttes határozataiban szabályozta a törzsgárdamozgalom további fenntartását és elismerésének kereteit.*

A szabályozásnak az a célja, hogy országos szinten egységes elvek és keretek között folytatódjon tovább a mozgalom, szűnjenek meg az elismerésnél tapasztalt torzulások és fokozottabban érvényesüljön a szolgálati idő elismerése mellett a dolgozó munkájának a megítélése.

A MÁV előző törzsgárdaszabályzata lényegében mentes volt a torzulásoktól, irrealitásoktól és alapelveiben is megfelelt az újonnan kiadott irányelveknek. Tekintettel azonban a törzsgárdatagokkal szemben támasztandó nagyobb követelményekre, a vasúti szolgálati idő fokozottabb értékelésére, valamint az anyagi elismerések egységesebbé tételére, jelentős feleemelésére, *a törzsgárdaszabályzaton módosításokat kellett eszközölni.* Az új törzsgárdaszabályzat kiadása ezért vált szükségessé.

Az új szabályzatban az alapvető módosítások a törzsgárdatagság szempontjából figyelembe vehető szolgálati időnél a következő területeket érintik:

— az új szabályzat alapvetően a MÁV-nál eltöltött szolgálati időt veszi figyelembe,

— az áthelyezett dolgozónál csak annál a vállalatnál (szervnél) eltöltött idő vehető figyelembe, amely vállalattól a dolgozó áthelyezést nyert (az áthelyezés folyamata megszűnik),

— áthelyezés esetén és minden más esetben, például a tanulmányi idő beszámításánál is 1982. évtől csak 5 év folyamatos vasúti szolgálati idő (alapidő) elteltével vehető fel a dolgozó törzsgárdatagnak és csak utána vehető figyelembe a korábbi beszámítható idő,

— népgazdasági érdekből történő szervezett munkaerőátcsoportosításnál a vasúthoz kerülő dolgozók korábbi törzsgárdaidejét folyamatosan kell figyelembe venni, ezt magasabb szintű jogszabály írja elő.

Az új törzsgárdaszabályzat kiemelten hangsúlyozza a törzsgárdatagok kötelességét, amely magában foglalja:

— a dolgozó munkavégzésével kapcsolatos feladatok pontos és lelkiismeretes teljesítését,

— példamutató és fegyelmezett magatartást,

— jó kapcsolattartást a munkatársaival, részvételt a közösségi munkában.

A dolgozót akkor lehet 1982. évtől kezdve törzsgárdataggá felvenni, ha a fenti követelményeknek megfelel és az előírt 5 éves folyamatos vasúti szolgálati idővel, az úgynevezett alapidővel rendelkezik. (A hatályát vesztő előző törzsgárdaszabályzat alapján elismert törzsgárdaidő az új szabályzat hatálybalépésével folyamatos, azt újból megállapítani nem kell.)

A törzsgárdataggá nyilvánítás *minden évben a vasutasnapon történik,* a szolgálati hely vezetője és a szakszervezeti bizottság együttes határozatával, melyet ünnepélyesen ki kell hirdetni a dolgozók előtt. Ahhoz, hogy a dolgozó tevékenységének a megítélése kellően megalapozott legyen, a törzsgárdataggá nyilvánítás előtt a vezetőnek és az szbnek ki kell kérni az érintett részleg vezetőjének és a szakszervezeti bizalminak a véleményét. A kollektíva véleménye erősíti a törzsgárdatagság erkölcsi rangját.

A törzsgárdaszabályzat *külön rendelkezik azokról az esetekről, amikor a dolgozó nem vehető fel törzsgárdataggá, illetve arról is, hogy milyen esetekben kell kizárni a törzsgárdatagok sorából.* Az utóbbira azt az alapelvet tartalmazza, hogy ki kell zárni a törzsgárdából azt a dolgozót, aki munkaviszonyával kapcsolatos kötelezettségének súlyos és vétkes megszegése miatt arra érdemtelenné vált. A hangsúly tehát a vétkességen van.

A kizárásnál is előírás a dolgozó előzetes meghallgatása, a szakszervezeti bizalmi és a közvetlen munkahelyi vezető véleményének a kikérése. A dolgozót a kizárásról írásban kell értesíteni, természetesen indokolva az okot.

Az új szabályzat a felvétel és kizárás ellen jogorvoslatot biztosít a dolgozó részére, és a bizalmi testületet ruházza fel ilyen irányú panaszok végleges eldöntésével.

(Folytatás a 2. oldalon)

Két hétig

Ötletpályázat Szombathelyen

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom évfordulójának a tiszteletére két hétig tartó *ötletpályázatot hirdetett* a szombathelyi körzeti üzemfőnökség. Jelentkezett ötlettel szinte valamennyi szolgálati hely. *A nyolcvankilenc pályázó összesen 266 anyagot adott be.* Ezekre a bírálók 15 ezer forint jutalmat fizettek ki. A beadott ötletek közül százhuszonhetet visszaadtak a kigondolójának azzal, hogy dolgozza át és újításként ismételten jelentkezzék vele.

Örvendetes volt, hogy a beadott javaslatok döntő többsége üzem- és munkaszervezéssel, valamint anyag- és energiatakarékossággal foglalkozik. Különösen sokan adtak be ötletet a vontatási utazók, az állomási rakodógép-karbantartó műhely és a villamosműhely dolgozói közül.

Kommunista műszak

A hatvan—salgótarjáni pályafenntartási főnökség 20 szocialista brigádja 211 dolgozóval kommunista műszakot tartott. A brigádok felépítményi munkákat végeztek. Az érte járó 21 708 Ft munkadíjat lakásépítés fejlesztésére, az ifjúsági sportalap támogatására és városfejlesztésre ajánlották fel.



Az osztrák Plasser pályaépítő gépsor egy nap alatt 1200-1800 méter új vasúti pályát épít **(Képriport a 3. oldalon)**

A vasút novemberi teljesítménye

11,6 millió tonna áru és 22,6 millió utas

A vasút novemberben 11 millió 640 ezer tonna árut szállított, *s ezzel a bázishoz képest 103, a tervet alapul véve pedig 102,8 százalékos teljesítést ért el.* A többletszállítás meghaladta a 300 ezer tonnát.

A kocsiigényes szállítás volumene a bázishoz viszonyítva 4,5 százalékos emelkedést, a tervet tekintve pedig 6,9 százalékos túlteljesítést jelent. Szénből 6,1, kőből 11,7, kavicsból 15,9, mészből 14,7, cukorrépából pedig 6,9 százalékkal többet szállított a vasút, mint egy évvel ezelőtt. A tégla, cement, cement-gyártmány, műtrágya és tűzifa küldemények volumene viszont kisebb-nagyobb mértékben csökkent.

A vasúti szállításra feladott élőállat küldemények — megrakott teherkocsiban kifejezett mennyisége — *112,7 százalékkal, ezenbelül a belföldi szállításnál 95 százalékkal, az export relációban pedig 116,4 százalékkal haladta meg a bázisszintet.*

Novemberben a belföldi, export és tranzit szállítás volumene a bázishoz viszonyítva 7,1, 1,9, és 3,3 százalékkal nőtt, míg az import küldemények mennyisége 10,8 százalékkal csökkent.

A záhonyi átrakó térség belépő forgalma, a rakva belépett széles nyomtávú teherkocsikat figyelembe véve, 12 százalékkal, az ezekben érkezett áru tonnát alapul véve pedig 8,5 százalékkal csökkent. *A kirakás és átrakás üteme megfelelt a belépés ütemének.* A térségben kilépett rakott normál nyomtávú teherkocsik mennyiségét ugyancsak csökkenés jellemezte.

A teherkocsik statikus terhelése kielégítően alakult. Kedvezőtlenebb a helyzet az időbeli kihasználást illetően, mivel a kocsiforduló idő értéke a tervezett szintet több mint 4 százalékkal meghaladta. Ez a kirakatlan teherkocsi maradvány 12 százalékos emelkedésével, az állomási tartózkodási idők több mint egynegyedét kitevő várakozási időkkel, valamint a vonatfeloszlatások miatt felmerülő meddő időkkel van kapcsolatban.

A tehervonati mozdonyok kihasználása novemberben a *várakozásnak megfelelően alakult.* A mozdonyok napi futástervét a gőzvontatásnál 105, a villamos-vontatásnál 100,5, a nagy dízel-mozdonyoknál pedig 100 százalékra teljesítette a vasút.

Az áruszállítás minősége a vonatácsorgásokat és a kilépő vonatfeloszlatásokat tekintve a bázishoz képest javult, a gépácsorgásokat, belföldi vonatfeloszlatásokat és a menetrendszerűséget alapul véve azonban kisebb-nagyobb mértékben romlott.

Becsült adatok szerint, *a vasút novemberben 22 millió 640 ezer utast szállított,* amely a bázishoz viszonyítva 96,6, a tervet alapul véve pedig 93,4 százalékos teljesítésnek felel meg.

Sajnos a hónap utolsó napjaiban beköszöntött tél — a több napig tartó országos havazás — kedvezőtlenül hatott a személyszállító vonatok menetrendszerűségére, s ezen keresztül az utazás minőségére.

A GYÓGYÍTÓ MUNKA ÉRDEKÉBEN

Nikotinstop Budakeszin

A MÁV egykori tüdőszanatóriuma ma korszerűen felszerelt gyógyintézet

Budakeszin, a MÁV Tüdőszanatóriumból száműzték a nikotint. Az igazgató főorvos — *dr. Nyirő József* — valaha ugyancsak nagy dohányos volt, de leszokott a cigarettáról. Föltűnt neki, hogy a kórházba egyre többen kerülnek érbetegséggel; a súlyosak között szép számmal akadnak fiatalok is. *Javarészt a kiváltó ok a nikotinméreg, a nehéz étrend és a kevés mozgás.* Nos, az utóbbi kettőn még csak könnyű segíteni, de a szenvedély... És hiába papol az orvos, ha maga is rágyújt. Ilyen pedagógiai meggondolásból abbahagyta a dohányzást, a többiek követték a példáját. *Ma a szanatórium negyvennégy orvosából mindössze három cigarettázik.* A betegeknek sem szabad a folyosón, a szobákban, a társalkodóban rágyújtani — csak a kijelölt helyen. Hiszen nemcsak magukat mérgezik, hanem a környezetüket is; az is károsodik, aki beszívja a füstöt. A megelőzés, az ártalmas faktorok kiküszöbölése a modern gyógyítás alapja.



Tere-fere a társalgóban

Negyedszázada a vasutasokért

Részben ennek az orvosi szemléletnek — és természetesen a hatékony gyógyszereknek — köszönhető, hogy manapság alig vannak tüdőbetegek, a MÁV-szanatórium elől is lassan elhagyható ez a jelző.



Munkaterápia

Az intézmény 25 éves, az igazgató főorvos is negyedszázada került az élére. *Az első tíz esztendőben még több mint háromezer tüdőműtétet végeztek.* Rengeteg embert kigyógyítottak a „népbetegségből". A BCG-oltás, a rendszeres tüdőszűrések és a jó táplálkozás meghozta az eredményt; rohamosan csökken a tüdőbetegek száma. Itt a szanatóriumban évente legfeljebb tíz tüdőműtétet hajtanak végre.

A negyedszázados szanatórium — amely hazánk felszabadulása után elsőként épült fel, megelőzve a Dél-budai Kórházat — induláskor ötvenágyas volt, aztán 1974-ben hozzátapasztották az új, kilencemeletes szárnyat, ma négyszáz beteget képesek fogadni. *Legtöbben Záhony, Miskolc, Debrecen környékéről jönnek, de vannak budapestiek is.* Ma már csupán egy osztály a tébécéseké, a többin idült légzőszervi panaszosok, idegkimerültek és zömében érbetegek vannak, akik felerősítésre szorulnak, s a szanatóriumi emeletre kerülnek.

A váltás jól érzékelhető. Kezdetben szinte kizárólag tüdőbetegeket gyógyítottak, aztán megszaporodtak a gyomorbetegek, *és ma „melegágyasoknak" tartják az érbetegeket* — az egyiknek még ki sem hűl a helye, már ott a másik. A gyomorpanaszosok száma kicsit megcsappant; javulnak a munkakörülmények, ma már a vasutas nem hideg elemózsián él, a konyhákon, a laktanyákon meleg ételhez jut. No, de a mértéktelen cigarettázás, a fölösleges kalóriák, a kevés mozgás megbosszulják magukat. *Érszűkület, elzáródás, infarktus — korunk betegsége.* Ma e téren van a legtöbb tennivaló.

Vannak modern műszerek, hatékony gyógyszerek és végsősoron ott a műtét. Aztán a szanatórium a tornateremmel; a fokozatos erőpróbákkal, terhelésekkel — út visszafelé az egészséghez.

Tizenöt Opel ára

A feltételek adottak. De az igazgató főorvos szerint az a legjobb, ha erről nemcsak beszélgetünk az íróasztal mellett, hanem körsétát teszünk. *A sebészet a legmodernebbek közé tartozik.* Különleges — nemzetközileg is elismert — műtéteket végeznek, ha az izomzat elerőtlenedik, eltávolítják a csecsemőmirigyet. Ily módon évente kétszáz ember kapja vissza mozgásképességét. Természetesen az egyéb — immár rutinműveleteknek számító — operációkat sorozatban végzik. Korszerű a „hibakutatás". *A légzőszervi megbetegedéseket vizsgáló csodagép (vagy tizenöt Opel Rekord ára) a tüdő teljesítőképességét teszteli.* Az endográfiai röntgen is több millió forintba került, ezzel — vérfestés útján — térképezik fel az érrendszer elváltozásait. Az impozáns fölsorolást tovább folytathatnánk... A vasútegészségügy nemcsak szívügy, minden anyagi támogatást megkapnak. A szanatórium évi kiadásai meghaladják a 40 millió forintot.

De a gyógyuláshoz a kellemes környezet, a kerti séták, a kirándulások, az éttermi beszélgetések, a társalkodóban eltöltött órák mind hozzájárulnak. *A látvány megnyugtató, mindenütt ragyogó tisztaság és meglepően sok virág.* A régi épület bejárata márvány burkolatú, a fogadóban öblös fotelek, nagyméretű asztalok, a fény a félköríves ablakokból áramlik be. Innen is — s minél magasabbra megy az ember, annál szebben — a kertre, az óriás fenyőkre, fákra, díszbokrokra látni. Most minden fehér, Budakeszin hosszú a tél.

Akik nincsenek ágyhoz kötve

A foglalkoztatóban vagy húszan dolgozgatnak; *sálat, mellényt kötnek kis gépeken, szőnyeget csomóznak, makramé falidíszeket készítenek.* Van közöttük raktárnok, kocsikísérő, mérnök, nyugdíjas, pénztárnok, vízvezetékszerelő... Van, aki érbeteg, van, aki neurotikus, van, aki asztmás, van, aki műtét után lábadozik. Így jobban telik az idő, csak a fonalat kell megfizetni, a „mű" saját tulajdonba kerül. A másik szobában bonyolult minta után nagyméretű perzsák készülnek — ezeken egymást váltva több százan is eldolgozgatnak. *Szemben férfiak nagyfeszültségű kapcsolókat szerelnek össze a Transzvill gyár részére, és régi alkatrészeket alakítanak át.* Mások uzsonnazacskókat ragasztanak, folyóiratokat kötnek be, röntgenlapok tasakjait gyártják. A szőnyegek, az alkatrészek eladhatók — ebből vették a színes televíziót, ebből nő a könyvtár állománya, ebből járatják az újságokat.

Aranyigazság: *jobb a beteg kedve, ha nincs ágyhoz kötve, ha nem unatkozik.* Még az étel is jobban esik a szépen terített asztalnál. Ezért a könnyebb betegek mind feljárnak az étterembe. Ez jó pszichológiai fogás. És ráadásul gazdaságos is: *kevesebb dolgozóra van szükség.* A tornatermet is kedvelik, lehet kosarazni, játszani, van gyűrű és bordásfal, erőpróbás bicikli és evezőpad.

A szanatóriumi osztály az új épület nyolcadik emeletén van — huszonnégy szobás. Mind kétágyas, zuhanyozóval, hatalmas erkéllyel. A társalkodó zöldövezet; cserepes virágok erdeje, a kocsögökben, a szalmatálban száraz ágak, tobozok, a falon gesztenyefüzér, őzagancs, vaddisznóagyar — a kirándulások szerzeményei.

Épül az új intenzív osztály

Minden apró — ám a jó közérzethez hozzátartozó — dolgokra ügyelnek; rendszeresen jár fodrász, hogy a férfiak gondozottak, a nők csinosak legyenek. A látogatóknak sem kell besurranniuk, szombat kivételével (mert szabadnap lévén nincs takarítás) mindennap nyitva a kapu.

Mielőtt elköszönnék, új építkezésen akad meg a szemem. Még csak hat hete kezdtek, de már állnak a falak; *remélhetőleg jövő ilyenkorra elkészül az új intenzív osztály.* A jelenlegit szubintenzívvé nevezik ki.

— *Megvalósul az álmunk* mondja az igazgató főorvos —; *a legsúlyosabbaktól a legkönnyebbekig mindenkit a legmegfelelőbb körülmények között tudjuk gyógyítani.*

Cseszák Gyöngyi



A légzőszervi betegek kezelése (Laczkó Ildikó felvételei)

1982. január 1-től lép hatályba

A MÁV új törzsgárdaszabályzata

(Folytatás az 1. oldalról)

A törzsgárda tagjainak elismerésére *„a Magyar Államvasutak Szolgálatáért" feliratú törzsgárdaoklevél, a bronz ezüst és az arany fokozatú jelvény, illetőleg a „Szolgálati Emlékérem 35—40—45" éves kitüntetés jellegű fokozatai szolgálnak.*

Az ötéves alapidővel rendelkező dolgozó törzsgárdaoklevelet kap a vele járó 1000 forint jutalommal. A tíz év után bronz fokozatú jelvény 1500, a húsz év után ezüst fokozatú jelvény 2500, a 30 év után arany fokozatú jelvény 3500 forint jutalommal adományozható, a törzsgárdatagság szempontjából figyelembe vehető (MÁV-idő + beszámítható idő) szolgálati idő alapján.

Az új szabályzat szerint minden elismerési fokozat odaítélésénél vizsgálni kell a dolgozónál az arra való érdemességet a dolgozó végzett munkájának megítélésénél. A szabályzat lehetőséget ad arra, hogy az adományozók amennyiben indokoltnak tartják fegyelmi határozat nélkül is jogosultak arra, hogy a soron következő jelvény adományozásának időpontját egy évvel meghosszabbítsák.

A törzsgárdatagság kitüntetését, a hosszú vasúti szolgálati idővel rendelkező dolgozók fokozott megbecsülését szolgálja a *„Szolgálati Emlékérem"* kitüntetés.

A „Szolgálati Emlékérem" 35 éves fokozatával 400, 40 éves fokozatával 5000, 45 éves fokozatával 6000 forint jutalom jár.

Ezek a kitüntetések csak a folyamatos MÁV-munkaviszonyban töltött idők után adományozhatók, abban az évben, amikor a dolgozó eléri a 35, 40, 45 éves tiszta vasúti szolgálati időt, visszamenőleg tehát nem adományozhatók.

A kitüntetés adományozásánál az előzőekhez hasonlóan kell a dolgozónál értékelni az arra való érdemességet. Ha a MÁV-munkaviszonyban legfeljebb kettő megszakítása van a dolgozónak, akkor fokozottabban kerül előtérbe az ilyen irányú vizsgálat és megítélés. Ha háromnál több megszakítás van a MÁV-munkaviszonyban, a szolgálati éveket a kitüntetés adományozásához nem lehet összeszámítani.

Az új törzsgárdaszabályzat igen humánusan külön rendelkezik azoknak a törzsgárdatagoknak kitüntetéséről is, akik 1982. évben meghaladják a 35—40 vagy 45 éves folyamatos MÁV-munkaviszonyt és nyugdíjazásukig nem érhetik el a következő fokozatot.

A szabályzat kimondja, hogy ilyen esetben a nyugdíjba vonulás évében adományozható az arra érdemes dolgozó részére a Szolgálati Emlékérem azon fokozata, amelyhez szükséges folyamatos MÁV szolgálati idővel rendelkezett. Például a dolgozónak 1981. évben már meg volt a 35 éves folyamatos MÁV szolgálati ideje, *akkor 1986-ban kaphatja meg a Szolgálati Emlékérem 40 éves fokozatát.* Amennyiben ez a dolgozó 1982—1985 közötti időben vonul nyugdíjba, akkor a nyugdíjba vonulásával egyidejűleg csak a Szolgálati Emlékérem kitüntetés 35. éves fokozatát lehet részére adományozni.

A törzsgárdatagság elismerése szempontjából a gyermekgondozáson levő anyák munkaviszonyának folyamatossága mellett az új szabályzat kimondja, hogy a soron levő törzsgárdaelismerést *a gyesen levő anyáknak az esedékesség időpontjában kell kiadni.* A nődolgozóknál az ötéves korkedvezményt érvényesíti a szabályzat az arany fokozatú elismerésnél és a Szolgálati Emlékérem kitüntetés mindhárom fokozatánál.

Ugyanilyen kedvezmény illeti meg a korkedvezményes munkaidőben dolgozókat is.

A törzsgárdaszabályzat előzetes tervezetét valamennyi szakszervezeti bizalmi megkapta és a csoportjával megvitatta. A szolgálati helyek szakszervezeti bizottságai összegezték a bizalmi csoportok javaslatait, észrevételeit, melyet eljuttattak a területi szakszervezeti bizottsághoz. A területi bizalmi küldöttek fórumán születtek meg azok az állásfoglalások, amelyek alapul szolgáltak az új törzsgárdaszabályzat elkészítéséhez, melyet végül is a Magyar Államvasutak Vezérigazgatósága és a Vasutasok Szakszervezetének elnöksége azzal a meggyőződéssel hagyott jóvá, hogy a vasutas dolgozók rászolgáltak a fokozottabb elismerésre.

Tóth János

Közlekedési fotókiállítás Szentesen

Közlekedési pillanatok címmel országos fotópályázatot hirdetett a Közlekedéstudományi Egyesület szentesi területi szervezete és a szentesi Móricz Zsigmond Művelődési Központ. A pályázatra — amelynek célja a közúti, vasúti, vízi- és légiközlekedés, valamint a híradás egy-egy érdekes pillanatának, az ott dolgozó embereknek a bemutatása volt, — 30 szerző 123 képe érkezett be, nagyobb részt vasúti témákban. Különösen szép sikerrel szerepeltek a debreceni, a szegedi, a székesfehérvári, a soproni és a bátaszéki vasutasok.

A zsüri végül is 25 szerzőtől 76 fotót fogadott el, melyből a szentesi Ifjúsági és Művelődési Házban kiállítást rendeztek. A fotókiállítás december 4-i megnyitóján *Nagypál Ferenc*, a KTE szentesi területi szervezetének titkára mondott ünnepi beszédet, majd átadta a legjobb képekért járó KTE díjakat. Első díjat *Csikesz Gábor* (Szeged Körzeti Üzemfőnökség) a *Vezér* című képe nyerte el, s egyben ő kapta meg a szentesi üzemfőnökség különdíját is. Második díjat kapott *Váradi Zoltán* (Mezőberény) közúti képeiért. Harmadik lett *Nagy József* (Szeged igazgatóság IV. o.) *A váltók gondozója* című képéért.

A szegedi területi szakszervezeti bizottság különdíját *dr. Lugosi József*, a tszb titkára adta át *Bóta Judit* budapesti fotósnak.

A díjkiosztást követően *Balogh Ferenc* fotóművész tartott tárlatvezetést a szép számú érdeklődőknek. Külön méltatta a vasutasok életét bemutató képeket. Nagy sikere volt *Fényiné Nagy Piroska* (Debrecen) Alkonyatkor, *Karner Károly* (Sopron) A tolatásvezető, *Kovács Jenő* (Székesfehérvár) Rohanás és *Péterfalvi Géza* (Bátaszék) Holtvágányon című képének. A tárlat látogatása után a szegedi *Nagy József* vasutat bemutató diaporáma-műsorát tekintették meg a jelenlévők.

A kiállítás január 10-ig tekinthető meg, azt követően pedig a szegedi igazgatóság központjában mutatják be a képeket.

G. J.

A Mi Világunk legújabb füzete

EURÓPA ÉS A FEGYVEREK

A közelmúltban jelent meg Pálfy József tollából: *Európa és a fegyverek* című írás. A Magyarország című lap főszerkesztője imponáló felkészültséggel és logikával bizonyítja az olvasónak: *„A leszerelés felé vezető úton el kell indulni. Minden lépés, még a legszerényebb is, számít. Mindenki tehet azért valamit, munkahelyén, szűkebb és nagyobb közösségben, hogy elhárítsuk nemzedékünk és a következő generációk életében egyaránt, itt Európában és az egész világon a háború veszélyét."*

A szerző harminckét oldalon mutatja be: egy nukleáris konfliktus kockázatát nem szabad az emberiségnek vállalnia. A felismerés egyre inkább a kapitalista világrendszerben élőket is hatékony cselekvésre készteti.

A Mi Világunk legújabb számát olvasva világossá válik: a leszerelés, a fegyverzetek arányos csökkentése, az erőegyensúly alacsonyabb szinten való állandósítása maga a béke.

Három és fél évtized a MÁV Kórházban

Orvosnő — nyugdíjban

Csendes és higgadt természete, kitűnő szakmai tudása együttesen jellemzi dr. Kovács Endréné dr. Jáni Zerna főorvost is. Harmincöt évig gyógyította a beteg vasutasokat a MÁV Kórház Központi Rendelőjének bőrgyógyászatán. Most a megérdemelt nyugdíjaséveket éli, de nem tétlenül. A tudományos munkából ma is részt vállal, gazdag tapasztalataival — ahol lehet — segít.

A meghitt budai lakásban beszélgetünk hármasban. Otthon tartózkodik a férje, *dr. Kovács Endre* is, aki a KPM-től ment nyugdíjba.

— *Vasutas családból származom — mondja a főorvosasszony. — Vasutas volt az édesapám, a férjem, valamint az ő édesapja és bátyja, de vasutasnak tartom magam is, hiszen 1946-tól gyógyítom a vasutasokat.*

Pályáját bőrgyógyász szakorvosként kezdte. 1967-ben lett szakfőorvos és 1976-ban vezető főorvos. Szakmai élményei? Nagyon sok van. Előadódott, hogy egy reménytelennek látszó esetet szép eredménnyel gyógyított — az egykori beteg ma is él. Ez sok esztendővel ezelőtt történt.

Dr. Jáni Zerna munkásságát a betegek értékelték. A Kórház Brigád (Munkajavító Brigád) 1980-ban *„Példamutató Dolgozó"* címmel ruházta fel. Vezérigazgatói dicsérettel, a törzsgárda arany jelvényével is elismerték munkásságát. 1971-ben megkapta a *Munka Érdemrend ezüst fokozatát.*



— Mivel tölti a pihenés napjait?

— Férjemmel sokat kirándulunk, utazunk, szeretek olvasni és természetesen végzem a ház körüli munkát. Hivatásomtól sem szakadok el teljesen, elmegyek a klinikai betegbemutatásokra, a tudományos ülésekre.

— Mit üzen az ifjú követőknek?

— Becsüljék meg a helyüket! Gondoljanak arra is, hogy volt, amikor évekig díjtalan állásokban vártak arra, hogy egy-egy hely megüresedjen.

Drégely Vilmos

Piroskával a szülőföld tájain

SZÁZHUSZONNÉGY PERC VÁCTÓL BALASSAGYARMATIG

Sajtótájékoztatót tartott a MÁV, mielőtt — fél évvel ezelőtt — megjelent az új menetrendkönyv. Ott esett szó arról, hogy az utasok egészségvédelme érdekében a rövid távokon — és ilyennek minősül a gyakorlatban a Vác—Balassagyarmat közötti 70 kilométer is — a vonat teljes hosszában tilos a dohányzás. Mármint a népszerű „piroska" szerelvényeken, amelyeket a baráti Csehszlovákiából vásároltunk.

Döcög, mint régen

Az intézkedéssel én is egyetértettem, bár erős dohányos vagyok. Egy-egy fél órát valóban ki lehet bírni cigaretta nélkül, és miért szenvedjenek azok, akik nem bírják a füstöt? Igen ám, de a korszerű szerelvény majdnem ugyanolyan lassan teszi meg a 70 kilométeres távot, mint fél évszázada, amikor még az apám menesztette itt a vonatokat. Hogy egészen pontos legyek: — *a 3924-es 11 óra 30 perckor indul Vácról, és 13 óra 34 perckor döcög be Balassagyarmatra. A menetidő tehát 124 perc, több mint két óra!*

Ez bizony sok egy dohányos embernek! Néhányan úgy segítünk ezen, hogy leszállunk a megállóknál vesztegelő szerelvényről — a motorvonat ugyanis „nem tud" olyan lassan menni, mint ahogy a menetrend készítői előírták — és a vonat mellett megy a füstölés. A kocsikban egyébként is kibírhatatlan a hőség.

— Szinte biztos a megfázás — mondja a 68 éves MÁV-nyugdíjas, Molnár János. Pályaőr volt a vasútnál, de anynyit azért megjegyez, hogy *ésszerűtlen ez az intézkedés.* Miért zavarná a nem dohányzókat, ha a három kocsiból egyben engedélyeznék a dohányzást? Még a füst sem jutna át a másik kocsiba, hiszen a „piroskákon" nincsenek átjáróval összekötve a kocsik.

Egy hasznom azért „származik a cigizés közben kötött ismerkedésből": — *János bácsi egykor munkatársa volt az apámnak...*

A vonat reggelente munkásjáratként közlekedik. Ilyenkor az utasok többsége fittyet hány a tiltó táblákra. A fiatal jegyvizsgálónő panaszkodik:

— *Nem is merek szólni, mert kivágnak a mozgó vonatból.*

Ő is egyetért velem, hogy kellene egy külön kocsi — a „piroskán" is — a dohányosoknak!

Nem füstölök, csak füstölgök magamban: — *miért hozza nehéz helyzetbe saját dolgozóit a MÁV ésszerűtlen intézkedésekkel?*

Ismerős tájakon

Közben gyönyörködöm a tájban, és szorongva várom Nógrád után a következő állomást. Diósjenő! Itt születtem. Az állomásépület ma is olyan, mint 1935-ben. Itt volt forgalmista az apám. Meg helyettesített a rétság—romhányi vonalon, s menesztette a szerelvényeket Balassagyarmaton.

Az én első „vasutasélményem" is Diósjenőhöz kötődik. Másfél éves lehettem, amikor a Magyar Királyi Államvasutak Igazgatósága bevezette a tárcsás menesztést. A forgalmista háromszor a magasba emelte a zöld színű — palacsintasütőre emlékeztető — „munkaeszközt", és akkor indulhatott a vonat. Korábban csak éles fütty és kézfelnyújtás adott engedélyt a masinisztának az indulásra. Akárcsak manapság — akkor is —, nehéz volt az újat megszokni. *Apám is megfeledkezett néhányszor a frissen „rendszeresített" eszköz használatáról. Egyszer aztán ráfizetett!* Egy igazgatósági ember utazott a vonaton, és megdöbbenve látta, hogy a fiatal forgalmista nem használja a tárcsát. *Őt pengőre büntette apámat, és ez még évtizedek után is beszédtéma volt a családban.* Főképp anyám emlegette rosszallóan, mert igencsak hiányzott ez az összeg a családi kasszából.

Mint mondják, én úgy csoszogtam — már pöttömnyi koromban — az állomással szemben levő lakásunkból a felvételi épületbe, mint a falusi kiskölyök a tyúkok közé. Az eset után aztán nemegyszer vonszoltam a tárcsát — a vasutastársak biztatására — apám után, nehogy ismét megrövidüljön a családi bevétel...

„Bocipullmannban"

Az első — több átszállásos — utamat is ezen a vonalon tettem. Szolnokról mentem — egyedül — a szülőfalumba egy hideg, téli napon. Lehettem vagy 13 éves. Vácról „bocipullmann" kocsik közlekedtek még, melyek oldalán ott díszelgett a felirat: *„Csak utasszállításra, 44 ülőhellyel!"* Sötét volt a vagonban és főképp hideg. Zsörtölődtek is a sokszoknyás nénikék. Egy öreg „gavallér" aztán megunta a dolgot, és cselekedett: balról jobbra tekert egy szürkére festett szerkezetet, amelyről lekopott a felirat. Ha olvasható, akkor is megesik a baj, mert — mint említettem — sötét volt a vagonban. Szegény öreg azt hitte, hogy a fűtésszabályzót „kezeli", miközben megjegyezte: *„majd én melegre állítom!"*... A bűvös szerkezet a vészfék volt. Csikorogva állt meg a vonat!

Mi továbbra is fáztunk, de a bácsikának igencsak melege lett. *Új forintban fizette a büntetést...*

Ismét Diósjenő, de most Gyarmatról hazafelé, néhány héttel ezelőtt:

Idős vasutas száll fel a párnásba. Kevesen vagyunk, kényelmesen elhelyezkedik. Aktatáskájából almát és bicskát vesz elő. Komótosan falatozik.

Megszólítom:

— *Ellenőrizni volt?*

— Nem — mondja barátságosan —, én vagyok itt a főnök. Még néhány hétig. Éppen ma köszöntöttek, mert most négy évtizede, hogy felvettek a vasúthoz. Rövidesen lejár a „mandátum"!

A negyven év alatt volt forgalmista, mint egykor az apám, számadó, fizetőpénztáros és vezénylőtiszt. Sok éve ő a jenői főnök. A jubileum alkalmából köszöntötte Somogyvári Lajos, a balassagyarmati üzemfőnök, Ragács János forgalmi vonalbiztos, a párttitkár és mások is. Koccintottak is a négy évtizedre, ezért esett olyan jól az „alma" a vonaton.

Van már utód

— *A vasút nevelt pontosságra, munkaszeretetre* — jegyzi meg szerényen, és csak nehezen vallja be, hogy tavaly — a vasutasnapon — *Kiváló Vasutas* kitüntetést kapott, az idén pedig *vezérigazgatói dicséretet a vele járó „borítékkal".*

A nógrádi *Kelemen János* lesz jövőre a jenői főnök. Útitársam — *Szentkirályi József* — nyugdíjba megy. Egy fia és két lánya, öt unokája van. Ezután többet foglalkozhat velük.

A munkát azért nem hagyja abba. Mint említette: nem bírja a tétlenséget. Majd szállítási felelős lesz valamelyik vállalatnál, így a vasúttal sem szakad meg a kapcsolat...

Közben megérkeztünk Vácra. Elbúcsúzunk. Ő igyekszik haza a családhoz, én a csatlakozást várom. Közben arra gondolok — *talán éveken át annál az asztalnál ült, azt a kurblis telefont használta, amit egykor az apám...?*

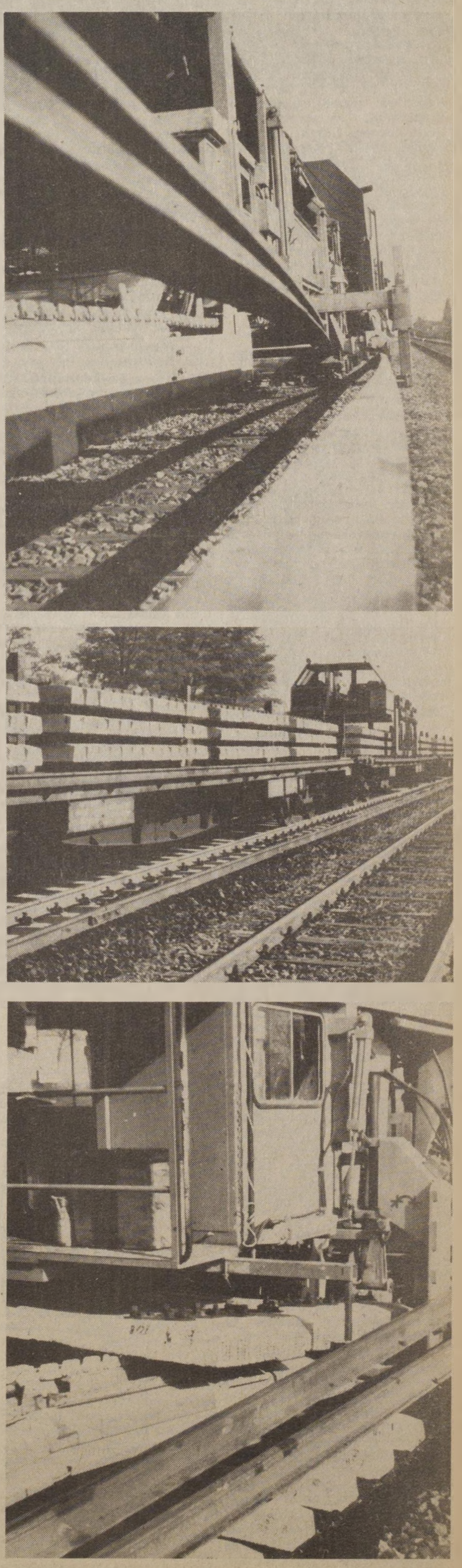
Kőhidi László



A MÁV Budapesti Építési Főnökség Martonvásár és Kápolnásnyék között 11 kilométer hosszon építette a jobb vágányt. Erre a munkára a már korábban is bérmunkában dolgozó osztrák Plasser-gépsort választották. A közel egy kilométeres gépsoron 26 szakember dolgozott.

A 48 kilogrammos sínekkel épített pályát — a leszorító csavarok előzetes felszedése után — a gépsor első tagja felszedte. A régi talpfákat „csomagolta" és a gépsor elejére csatolt vagonokra rakta. A gépsor első tagja még a régi sínen haladt, majd azt maga alól felszedte és lánctalpakon folytatta útját. Közben ágyazattisztítást is végzett, az alépítmény-koronára 20 cm rétegben bányakavicsot forgatott be. Az egyengetés után — emberi kéz érintése nélkül — 60 cm távolságra helyezte el egymástól az új vasbeton aljakat, amelyekre kétoldalról a szakemberek megfelelő helyre illesztették a műanyag alátéteket. A régi sín mellé kétoldalt már előzetesen odatették az új, 378 méter hosszon egybehegesztett, 54 kilogrammos sineket, amit automatikusan felszedett a gép és a helyére tette. A második gép ugyanolyan lánctalpakon követte az elsőt, majd a sínfektetés után a gép vége ismét a sineken folytathatta útját. A sín felerősítését a gép alá „bújt" szakemberek végezték.

Zelmann Ferenc képriportja



Dávid József

A KARÁCSONYI SZOLGÁLAT ELMARAD

Szőke Sándor mozdonyvezető két héttel előbb bejelentette otthon, hogy az ünnep estéjén szolgálatban lesz.

Felesége arca elhalványult, tekintetéből kérdés tükröződött, de nem szólt. Tizenöt éve — amióta együtt vannak — soha nem kérdezte a férjét, hogy mit miért csinál. Nem is volt semmi oka rá, hogy a dolgaiban kételkedjen. Az elmúlt év nyara óta azonban feltűnően sokszor kapott olyan vezénylést, amely ünnepre esett. De ezt úgy könyvelte el, hogy ilyen a vasút. A kollégáknak bajuk eshet, helyettesítésre van szükség. A vonatoknak menni kell akkor is, ha ünnep van.

Hanem igen jó érzéküknek van az asszonyoknak. Nem kell ahhoz a férjek után leskelődni, hogy rájöjjenek: *valami nincs rendben.* A hitvesi ágy tudna róla beszélni, amit Szőke Sándor hosszú hónapok óta nemigen melegít pedig negyvenéves sincs. Nem valószínű, hogy ilyen korán cserbenhagyta volna a férfiassága.

Az asszony konkrét bizonyíték nélkül is megvolt róla győződve, hogy férjének van valakije. Bár a fizetését rendben hazaadja, segít a ház körül — mert falun élnek, jószágokat nevelnek, az új ház még bepucolatlan valamit kaparni kell a keresethez — a két gyerekhez is kedves, most is leül velük, ha szabadnapos. Már megvette nekik a karácsonyi ajándékokat is. Csakhát... Látja, hogy nem oldódik fel itthon, mint régen, nyugtalan, ingerült és csak azért nem veszekednek, marakodnak, mert Szőkéné csendes béketűrő asszony. De emészti magát. Lehet, hogy benne van a hiba? Talán nem olyan kívánatos már mint pár évvel előbb? De hát a házépítés őt is megviselte. Sűrűsödik a gond a növekvő gyerekekkel is. És az az igazság, hogy nemigen jutott divatos öltözködésre, fodrászra, kozmetikára az elmúlt években, pedig ezekre most igencsak ad minden fiatalasszony.

Egy szó mint száz, Szőkéné nem hiszi el, hogy férjének föltétlen szolgálatban kell lennie karácsony estéjén. Fölöttesei — amióta gyermekük van — eddig még mindig úgy intézték, hogy férje gyertyagyújtásra itthon legyen.

Szőke Sándor lelkiismeretét is borzolta, hogy nem lehet jelen az ajándékozás meghitt családi öröménél. Dehát Joli a fiatal özvegyasszony, akihez bármikor bekopoghatott kijelentette, hogy megőrül, ha még egy karácsony estét egyedül kell eltöltenie. És addig cicáskodott, míg Sándor megígérte: elintézi, hogy ünnep estéjén együtt legyenek.

— *Mit szeretnél? Mivel örvendeztesselek meg* — kérdezte a férfit az ünnep előtti napokban.

Szőke Sándor hosszan elgondolkozott, majd kijelentette:

— *Azt szeretném, ha végre becsületesen rendeznénk a dolgainkat. Én nem bírok már tovább így élni.*

— Hát mit akarsz?

— *Elválni és ha rendeződnek a dolgok, a kisebbik gyereket Sanyikát magammal hozni.*

— Ide? — Meresztette szemét az asszony.

— *Hát hova?*

— No ne...! — tiltakozott élénken az özvegy —, hiszen ezt te magad sem gondoltad komolyan.

— *A boldogságunkért neked is áldozatot kell hozni, Joli.*

— Ugyan ne viccelj Sandró! Harmincötéves koromban hogyan vállalhatnék én egy idegen gyereket.

— *Idegen?* — csodálkozott a férfi. — *Sanyika a mi fiunk lesz és mi fogjuk nevelni...*

— Te tisztára megőrültél — vágott a férfi szavába az özvegy —, ki hallott még ilyet? A törvény egyébként is az anyának ítéli majd a gyereket. Téged tartásra kötelez és kész. Időnként majd meglátogathatod a fiaidat.

Szőke Sándort mintha áramütés érte volna. Sehogyan sem tudta összeegyeztetni Jolit azzal a bájosan kedves, szerető asszonnyal, akivel annyi szép órát eltöltött, akit csak azért nem tudott teljes oldottsággal szeretni, mert a legmeghittebb pillanataikban is maga mögött érezte a családját.

Az özvegy — látva a férfi sápadt arcát — a jól bevált cicás dorombolással búját volna Sándorhoz, de az szelíden eltolta magától.

Joli duzzogott, majd fenyegetőzött, végül sírt, de Szőke Sándort már semmiféle női navaszság nem tudta volna tovább tartani.

Szinte köszönés nélkül távozott. Útja egyenesen a postára vezetett, s noha az ünnepig még lett volna otthon egy szabad napja, a következő szövegű táviratot küldte a feleségének:

„Drága szeretteim, sikerült kiharcolnom, hogy az ünnep estéjén mégis otthon leszek veletek" — Sándor.

Dávid József

Együtt, s nem egymással szemben

Másfél év tapasztalatai a gépészeti és járműfenntartási szakosztályon

Az államigazgatásban, s a népgazdaság jó néhány területén tapasztalhatjuk azokat a változásokat, amelyek az irányítást ésszerűsítik, s hatékonyabbá teszik. Az utóbbi években minisztériumok egyesültek, illetve szűntek meg, sokhelyütt búcsúznak a trösztöktől, s váltják rugalmasabbá a nagyvállalati formát. E megújulás a vasutat is érinti, mind gyakoribb példái az üzemfőnökségek, de a MÁV vezérigazgatóságán is módosítanak az irányítás korábbi gyakorlatán. Tavaly április 1-én, a 7. és a 10. szakosztály összevonásával alakult meg a gépészeti és járműfenntartási szakosztály, amelynek vezetőjévé az egyik főnökség éléről vitték át, nevezték ki Csárádi Jánost.

Elöljáróban azt kérdezzük a szakosztály vezetőjétől: miként ment végbe az átszervezés, milyen személyi gondokkal kellett szembenézni?

— Az új, összevont szakosztály tizenöt százalékkal kisebb létszámmal látja el feladatát, mint a két előző. Az emberek többségénél a váltás nem jelentett gondot; többen nyugdíjba vonultak, akik pedig a vasút más területén dolgoznak tovább, úgyszintén megtalálták a számításukat. Hadd tegyem hozzá: *nemcsak mentek tőlünk, hanem jöttek is hozzánk gyakorlati tapasztalatokkal és megfelelő végzettséggel rendelkező szakemberek.* Az átállás még nem ért véget; immár több mint másfél év ismereteinek birtokában tovább finomítjuk munkánkat — jelenleg hat osztályunk van, januárban szűkítjük e tagozódást.

Kisebb létszámmal

— Mi indokolta az új szakosztály létrejöttét?

— *Korábban sok ellentmondás okozója volt, hogy más szakosztály vásárolta és üzemeltette, s ugyancsak más javíttatta a járműveket.* Ebből adódott, hogy olyan járműveket is beszereztek — nem is titkán! —, amelyek javításához nem voltak adottak a feltételek. Hiányoztak a technológiai ismeretek, a szaktudás — és nem utolsósorban az alkatrészek. Érvényes ez a Romániából vett mozdonyokra csakúgy, mint a két-három esztendeje érkezett, csehszlovák Bz motorvonatokra. Az összevont szakosztálynak egyaránt feladata a járművek beszerzése, üzemeltetése, karbantartása, a villamosítás, s a vontatási telepek, valamint a járműjavító üzemek fejlesztése.

— A vasutasok körében ismeretes — és sajnálatos — az egyes szakágak szembenállása. Vagy ha finomabban akarunk fogalmazni: a kölcsönös segítőkészség hiánya...

— A nézeteltérések a korábbi 7. és a 10. szakosztályt is jellemezték, ráadásul a vontatási telepek és a járműjavítók kapcsolata sem volt felhőtlen. *Az új szakosztály létesítésének éppen az volt az egyik célja, hogy a vasút egész területén érvényt szerezzenek az egészséges gépészszemléletnek.* Tavaly, a megalakulást követően ez inkább elvnek tűnt, mint gyakorlatnak, az idén nyáron viszont munkánk kezdett beérni. Példaként hadd említsem a miskolciakat. A borsodi megyeszékhelyen csupán egy kerítés választja el a vontatási telepet a járműjavítótól. Az eredeti elképzelés szerint a vontatásiak teherkocsi-javító bázisunk fejlesztését tervezték, mintegy 150 millió forintért, a járműjavító üzem rekonstrukciója és bővítése pedig 180-200 millió forintba került volna. *Most úgy döntöttek, hogy a párhuzamos fejlesztés helyett a járműjavítót újítják föl oly módon, hogy a futójavításokat is ők végzik majd a vontatásiak* helyett. Így 100-110 millió forintos fejlesztési összeget takaríthatunk meg.

Ugyancsak a szemlélet módosulására utal az M63-as dízel-villamosmozdony esete. A MÁV összesen tizet vett belőlük a Ganz-MÁVAG-tól, még 1974/75-ben. Valamennyi mozdony a szombathelyi vasútigazgatóság területén működik... ha működik. *Az idén a tíz közül egyidejűleg „csak" nyolc volt rossz. A Ganz-MÁVAG jó ideig nem is foglalkozott az alkatrészek gyártásával, ám a vasút képviselőinek erélyes fellépésére megváltozott a helyzet.* Elkészítették a hiányzó alkatrészeket, sőt: a generátort valamelyest korszerűsítették is. Az Északi Járműjavítóban ugyanakkor átérezték, hogy a MÁV-nak nem mindegy: *áll-e, vagy nem az együttesen kétszázmillió forintot érő eszköz — ezért egyéb feladataik mellett vállalták az M63-asok nagyjavítását.* S hogy ne maradjanak magukra, segítségükre siettek a szombathelyiek: a Kőbányai útra irányították a vezérlés specialistáit. A vasi szakemberekkel együttműködve elérik, hogy december végén egyidejűleg hat M63-as közlekedhet. Érvényesült a gépész szemlélet.

A Ganz-MÁVAG vállalja

— A határozott fellépés hatott tehát, egy típus, tíz mozdony esetében. De mondhatjuk-e általánosnak immár az alkatrész-gondok enyhülését?

— Egyelőre nem. Sőt, jövőre már hozzávetőleg két és fél ezer féle mozdony-alkatrészt gyártunk. Ez kényszermegoldás, amely egyaránt előnytelen a vasutaknak és a népgazdaságnak: *az érdemi járműjavítástól von el kapacitást.* Mégis okunk lehet a derűlátásra: a Ganz-MÁVAG vezetői azt ígérik, hogy 1984-től, a vállalat rekonstrukciójának befejeztétől, ellátják a vasutat az általuk gyártott mozdonyok alkatrészeivel. Ez nem csekélység, hiszen a MÁV mozdonyainak mintegy háromnegyede náluk készült. Ami pedig a többi típust illeti: más gyártóvállalatokkal, szövetkezetekkel, sőt magán-kisiparosokkal is kapcsolatban állunk.

— ...De 1984-ig is két év telik el...

— ...S az is meglehet, hogy a két és fél ezernél is több alkatrészt kell gyártanunk. Mit tehettünk? Tovább keressük a kooperáció lehetőségeit, a külföldön gyártott mozdonyoknál pedig bízunk a szerződésekben és az ígéretekben... A MÁV, a szakosztály minden tényezőt figyelembe véve is úgy foglalt állást: *nem a vasút feladata az alkatrészgyártás! A mi teendőnk csupán a járművek javítása, s a kopott, de még felújítható alkatrészek megmentése.* További terv: a mai gyakorlattól eltérően, amikor a járműjavítók és a vontatásiak egymástól függetlenül, a MÁV anyagellátási szolgálatánál rendelik meg az alkatrészeket, kerüljön egy kézbe az ellátás. A járműjavító üzemek szerezzék be és készletezzék az alkatrészeket, s ők lássák el a vontatási telepeket is. Az eddigi eljárás hosszadalmas és bürokratikus — előadódik, hogy évekkel ezelőtt rendelt alkatrész érkezik be most. *Kísérletképpen jövőre az Északi Járműjavító már az új elveknek megfelelően készletez,* s a tapasztalatok alapján terjesztjük ki e módszert a szolnokiakra és a szombathelyiekre is.

Új mozdonytípusok

— Mit tesz a MÁV azért, hogy egységesebbé váljék a mozdonypark, miként tartják karban a személy- és teherkocsikat?

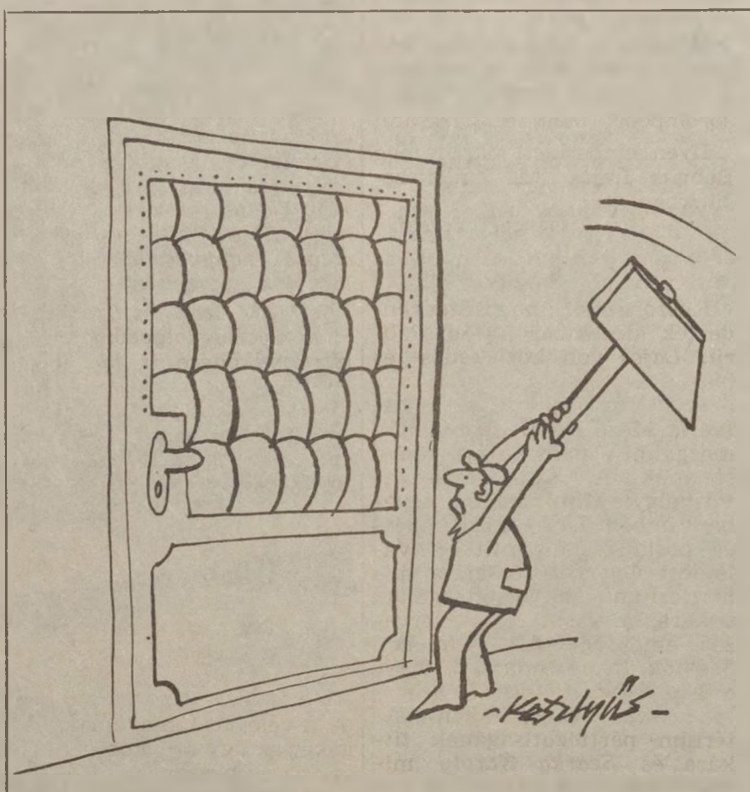
— *Új típusként mutatkozik be 1983 első negyedében a V46-os villamos tolatómozdony.* Kialakításakor a járműjavítók és a vontatási főnökségek szakembereinek véleményét is figyelembe vettük. A meglevő villamosmozdonyok fő gépeiből és alkatrészeiből állítják össze, darabja 16,2 millió forintba kerül. Üzembe helyezésüket az energiatakarékosság indokolja. Mielőtt megbíztuk volna a Ganz-MÁVAG-ot és a Ganz Villamossági Műveket a gyártással, csehszlovák ajánlatot is kértünk — ám a hazai konstrukció mind technikailag, mind az alkatrész-ellátás szempontjából előnyösebb.

— A városkörnyéki forgalom korszerűsítésére villamos motorvonatokat is szeretnénk forgalomba helyezni. Kimunkálásukon egy műszaki és forgalmi szakemberekből álló csoport dolgozik; árajánlatokat kérünk mind a hazai, mind a külföldi gyártóktól... *Az, gondolom, ismeretes, hogy jelenleg szerényebbek a járműbeszerzési lehetőségeink, mint az ötödik ötéves tervben voltak. Kevesebb új mozdonyt és kocsit állíthatunk forgalomba, s ez növeli a javítók felelősségét.* Túl azon, hogy zökkenőmentes alkatrész-ellátásra van szükség, a munka minőségét is jobbítani kell. A vontatási telepeken a személy- és teherkocsik javítására is az eddigieknél nagyobb hangsúlyt kell helyezni. Igaz, itt allig volt fejlesztés. Most, az eddig fehér foltnak számító Dunántúlon, Pusztaszabolcson, Pécsbányán és Celldömölkön létesülnek teherkocsi-javító bázisok.

— S a kocsik oly sokat emlegetett-hiányolt tisztasága?

— *Soros feladatunk a személygépkocsik gépi tisztításának megoldása.* Jövőre Budapesten, a Keleti pályaudvaron szeretnénk üzembe állítani a soproni AFIT gépét, amely nemcsak a kocsik oldalát, hanem a tetejüket is lemossa. Egyszersmind nem feledkezünk el a belső tisztításról, a lehetőségeink szerinti gépesítésről sem.

Földes Tamás



— Eddig hiába kopogtattam, így talán meghallják odabenn
(Kesztyűs Ferenc rajza)

Munkában a sarus



(Dobos Péter felvétele)

Megkérdeztük a budapesti személypályaudvarok vezetőit:

Hogyan készültek fel az ünnepi forgalomra?

Az év végi ünnepi forgalom, mint minden esztendőben, az idén is nehéz feladat elé állítja a főváros három pályaudvarán; a Keletiben, a Nyugatiban és a Déliben dolgozó vasutasokat. A budapesti vasútigazgatóságon már jóval, az utasáramlás megkezdése előtt — szakszolgálatokra bontott — intézkedési tervet dolgoztak ki, amelyről *Anda István* személyszállítási csoportvezető ezeket mondotta:

— *Az ünnepi forgalomra való felkészülés jegyében november 19-én összevont üzemfőnöki értekezletet tartottunk.* Ennek az volt a lényege, hogy a sok éves tapasztalatok alapján koordináljuk a munkát, másszóval az utasok létszámarányának megfelelően erősítjük meg a szolgálatokat, illetve indítsuk és fogadjuk a vonatokat.

— Mint minden évben, most is a Budapest—Miskolc, Budapest—Nyíregyháza, a Budapest—Szombathely közötti vonalak lesznek legjobban terhelve — folytatta. — *Ezért december 23-án, 24-én délelőtt, valamint 26-án a délutáni órákban, végül 27-én délelőtt nagyszámú kocsit tartalékolunk a mentesítő vonatok számára.* Valamennyi nagy állomásunkon december 18-tól megerősített információs, pénztári, poggyász- és ruhatári, valamint expresszáru-szolgálatot létesítünk. Az idén először a mozgófelvilágosító gárda összeválogatásánál nem csupán a szaktudást vesszük alapul, arra is ügyelünk, hogy az illető informátornak jó megjelenése legyen. E munkából csakúgy, mint az elmúlt esztendőkben, a központi szolgálat forgalmi szakemberei is kiveszik részüket, a külszolgálatnál dolgozó kollégákkal együtt. Noha most rendkívül sok utast kell elszállítanunk, ennek dacára tervünkben fontos tényezőként szerepel az energiatakarékosság is. A mozgóinformátorok feladataként azt is megjelöltük, hogy kísérjük figyelemmel a kocsik kihasználtságát, mert aszerint állítják majd össze a szerelvényeket. Ehhez tartozik még az az intézkedés is, hogy december 24-én és 25-én egyes vonalakon; *például a pusztaszabolcsin, székesfehérváron — ha nem lesz utas — a helyi jellegű vonatokat nem közlekedtetjük.*

Az igazgatósági értekezlet után a fővárosi nagy pályaudvarokon helyi jellegű technológiát dolgoztak ki.

Lánczos Ferenc, a Keleti állomásfőnök-helyettese például arról számolt be, hogy náluk már december elején megkezdték a kocsik műszaki állapotának időszakos vizsgálatát; ellenőrzik az ajtók, ablakok szigetelését, valamint a fűtési, világítási berendezéseket. Igyekeznek valamennyi jármű külső mosását időben elvégezni. A főnöki értekezleten *Molnár Gábor* üzemfőnök utasított minden reszortost, hogy a munkát úgy szervezzék, hogy az állomás területe a nap minden időszakában tiszta legyen. Az ünnepi forgalomban társadalmi munkát vállaló szocialista brigádokat ésszerűen lássák el feladatokkal, vagyis az egyes embereket oda osszák be, ahol képességeiknek megfelelően legeredményesebb munkát tudnak végezni. A kritikus időben valamennyi pénztárnak nyitva kell tartani, a forgalomnál pedig biztosítani kell a folyamatos vezénylést.

A Nyugatiban *Soós Károly* üzemfőnök számolt be a felkészülésről. *Mint elmondta, december 18-ra befejeződik a 11—12. vágány közötti nagy peron betonozása.* A három legforgalmasabb pénztárba és két információs fülkébe átbeszélő mikrofont szereltettek be. A technológiai tervet december 8-ra készítették el, amelyet 10-én minden Nyugatiban dolgozó vasutas megkapott. *A kocsik tisztítására nyolcvan embert osztottak be, akik három turnusban látják el a takarító szolgálatot.* Legnagyobb figyelemmel kísérik a Hajdú expressz közlekedését, mert várhatóan ehhez kell a legtöbb mentesítő szerelvényt összeállítani.

A zsúfolt időszakokban az információs szolgálatot a szocialista brigádok vállalták. Az állomás vezetői külön tárgyaltak az Utasellátó Vállalat, valamint a Posta Hírlapárusító helyi vezetőivel is arról, hogy az árusok úgy helyezkedjenek el a peronokon, hogy ne akadályozzák a forgalmat. A Nyugatiban, a Keletihez hasonlóan szintén csak nagyon indokolt esetben adnak ki szabadságot a kritikus időben.

A Déli felkészüléséről *Eiffert János* állomásfőnök-helyettes adott tájékoztatást:

— *Üzemmérnökeink már december elejére elkészítették az ünnepi forgalommal kapcsolatos menetrendeket, hirdetményeket.* Ezeket már ki is függesztettük. A kritikus időkben valamennyi középvezető munkaidőn túl is részt vesz a forgalom irányításában. Várhatóan néhány tisztképzős hallgató segíti majd az információs szolgálatot. Az ezzel kapcsolatos munkaértekezleten *célul tűztük ki, hogy minden kocsit legalább egyszer naponta alaposan kitakarítunk,* s ez 24 óránként egy többletszerelvény megterhelést jelent a takarítószolgálatnak. Ez ugyan soknak tűnik, de ebből a munkából a szocialista brigádok is kiveszik részüket — társadalmi munkában. Pénztáraink mind nyitva lesznek és szabadság nálunk is csak nagyon rendkívüli esetben adható ki.

A felkészülés befejeződött, kezdődhet a premier.

Séra Sándor

A szocialista brigádok kezdeményezésére

Állomást szépítő összefogás

A *Szeged-Rókus* állomásra érkező utast eddig lehangoló kép fogadta. A felvételi épület külső képe: a hámló vakolat, az ütött-kopott ajtók, ablakok mind arról tanúskodnak, hogy az öreg épület már régen megérett a felújításra. E munkákra az igazgatóságnak pénze is lenne, de sajnos kivitelező egyelőre nem akad.

Az állomás dolgozói, élükön a szocialista brigádokkal *(Gagarin, Landler J., Május 1., és Petőfi)*, gondoltak egy merészet és elhatározták, hogy november 7-re rendbehozzák a perontető alatti részt. Vállalták, hogy amennyiben a vasút anyagot biztosít, ők társadalmi munkában elvégzik a külső felújítást. Elhatározásukat tett követte. Október 28-án megkezdték a munkát. *Naponta 10—15-en dolgoztak: volt, aki szabad napját áldozta fel, de volt olyan dolgozó is, aki szabadságot vett ki erre a célra.* Csóti József, Tóth József tolatásvezetők, Mészáros József és Szűcs István kocsirendezők szakiparosokat is megszégyenítő munkája nyomán gyorsan haladt a felújítás. A perontető alatt mintegy 70 m hosszban és 4 m magasságban pótolták a hiányzó vakolatot, lemeszelték a falat, majd színes kőporral borították az egész falfelületet. Emellett 23 ajtót és ablakot mázoltak és lakkoztak be. A falak rendbetételét követte az általános nagytakarítás. Az állomás valamennyi dolgozója példás munkát végzett, *hiszen rövid idő alatt november 5-re elkészült a mintegy 60 ezer forint értékű munka.*

Az állomás KISZ-fiataljai külön kommunista műszakot is szerveztek a munka meggyorsítása érdekében. A műszakért kapott bérüket a rokkantak egyszámlájára utalták át.

A Szeged-Rókusiak szép példáját adták a munkahelyi összefogásnak, a szebb környezet megteremtésének.

Gellért József

HÁRMAN A FERENCVÁROSI NŐI SZÁLLÓBÓL

Ki, mivel tölti a karácsonyt?

Szép hagyomány, hogy az ünnepeket az emberek többnyire meghitt, családi környezetben töltik. Mégis elég sokan karácsonykor is távol vannak az otthontól, szeretteiktől. A ferencvárosi rendezőpályaudvar női szállóján három fiatal vasutassal arról beszélgettem, ki hol és miként tölti az ünnepeket?

— Ez is csak olyan nap, mint a többi — kezdi a beszélgetést *Babka Jánosné* vonatfelvevő. — *Szolgálatban leszek karácsonykor.* De remélem nem lesz túl sok dolgunk, hiszen ünnepnapokon a személyszállítás kerül előtérbe. Nekem pedig az a dolgom, hogy az induló tehervonatokról érkező információkat összegyűjtsem.

A harminckét éves fiatalasszony hat évvel ezelőtt került a ferencvárosi női szállóra. Palócföldről, egy Salgótarján melletti kis faluból érkezett. Férjétől elvált, gyermekét a szülei nevelik. Budapestre jött új életet kezdeni. Felejteni.

— Eleinte személypénztárosként dolgoztam Kelenföldön. De ez a munka nyugodt, kiegyensúlyozott, türelmes embert kíván. Én nem tudok mindenkire mosolyogni, mindig, egyformán kedves lenni. Ezért is jöttem el onnan. *A vonatfelvevői szolgálat sokkal jobban tetszik.* Általában ketten látjuk el ezt a feladatot. Társam a vágányok között járkál egy adó-vevő rádióval, jómagam pedig egy irodában ülök egy ugyanolyan készülék mellett és jegyzem az általa bediktált adatokat. Valamikor még én is kint gyalogolhattam a területen a beérkező teherszerelvények között. Ez sokkal izgalmasabb, mint arra várni, hogy a munkatársam beleszóljon a készülékbe. De egy alkalommal alaposan megfáztam. Emiatt megműtötték a gerincemet. *Egy évig betegállományban, majd 14 hónapig rokkantnyugdíjas voltam. Otthon ápoltak a szüleim.* Csak az idén márciusban álltam ismét munkába. Azóta irodához vagyok kötve.

— Milyen érzés akkor szolgálatot teljesíteni, amikor egy egész ország ünnepel?

— Legelőször elég nehéz volt a szívem. Nem szívesen gondoltam arra, hogy mások családi körben pihennek, beszélgetnek. De azóta már sok minden megváltozott. Ma már nem gondolok ilyesmire. *Természetes, hogy ezt csinálom. Megszoktam az ünnepi szolgálatot.* Végzem a dolgom és közben telik az idő.

Az a vágyam, hogy egyszer magamhoz vehessem a kislányomat — folytatta. — Beadtam a kilencedik kerületi tanácshoz a lakásigénylési kérelmemet. Azt ígérték, 1985-ig lakáshoz juttatnak. Ötesztendős a lányom. Egy kis szövőszéket vettem neki karácsonyra. Ügyeskezű gyerek, remélem hamar megtanul rajta szőni. Azt hiszem, hasznos ez az ajándék és örülni fog neki.

Petres Gabi még csak 17 éves. Érthető, hogy a vasúttal való kapcsolata sem régi. Tavaly óta dolgozik a Ferencváros Nyugati rendezőpályaudvarán.

— Veszprém megyei vagyok. Mielőtt idejöttem segédmunkásként dolgoztam a helybeli Mezőgép Vállalatnál. Nem leltem örömöt ebben a munkában. Otthon hiányzott a családi béke, a nyugalom. Öt testvérem van, de nem jöttünk ki egymással. Nemigen értettek meg engem. Amit én csináltam, az soha nem volt jó. Ez eléggé elkeserített. Aztán gondoltam egyet és feljöttem Budapestre. Itt jól érzem magam. Már megnyugodtam. Elvégzem a rámbízott feladatokat és utána senki nem molesztál. Távírászként dolgozom. Érdekes, szép munkának tartom. Szabad időmben tanulok. Most végzem a géptávírászi tanfolyamot. Nem járok sehová szórakozni. A pénzemmel takarékosan bánok. Ezt szoktam meg otthon.

— Vannak barátai?

— Itt Pesten nincsenek. Akiket a bizalmamba fogadtam, csalódást okoztak nekem. De a munkatársaimmal jól megvagyok.

— Hol tölti az ünnepeket?

— *A pályaudvaron. Szolgálatban leszek. Nem vágyódom sehová. Jól érzem magam itt.* És tervezgetni sem szoktam. Majd csak lesz valahogy. Munkatársak között, munkával töltöm az ünnepet.

Nagy Mátyásné 10 éve dolgozik a vasútnál.

— Eleinte Kelenföldön kezdtem a munkát — mondja. — Majd innen Rákosrendezőre kerültem vonatátvevőnek. Etyekről jártam be naponta. Elég fárasztó és körülményes volt az utazás. Éppen azért, hogy közelebb kerüljek az otthonomhoz, átkértem magamat a ferencvárosi pályaudvarra. Ekkorra már eléggé megelégeltem az ingázást. Szerencsére az itteni szállón kaptam helyet.

Nagyné is elvált asszony. Két gyermeke van. *Tizenöt esztendős lánya a kaposvári MÁV Nevelőotthonban tanul.* Kisfiát a férje neveli.

— *A válás után elkeserített, hogy így széthullott a család, de most már ebbe is beletörődtem.* A kisfiamat már három éve nem láttam. Egészen elidegenedett tőlem. Nem is akar találkozni velem. A nyári szünet idején általában vállalom az ingázást, hogy több időt tölthessek a lányommal. Még van szabadságom. Most karácsonykor szívesen kivenném, de azt hiszem, erre nem lesz mód. Valószínűleg engem is beosztanak szolgálatba. *De nem bánom, szórakozni, pihenni nem csak ünnepnap lehet.*

— csik —

A MAGASÉPÍTŐK ELŐNYE HÁROM HÓNAP

Kelenföldön jó ütemben halad a pályaudvar rekonstrukciója

A biztosítóberendezések új központi épületében megkezdődtek a belső szerelési munkálatok



Ebbe az épületbe kerül a pályaudvar új biztosítóberendezése

Kelenföld a város nyugati „vasúti bejárata". Nagyszabású átépítése az elmúlt évben kezdődött. A MÁV Magasépítési Főnökség a rekonstrukciónak csak kis hányadát végzi. De a feladat így is jelentős.

— *A mi dolgunk, hogy a biztosítóberendezések számára szükséges központi épületet elkészítsük* — tájékoztat *Papp Ernő* főmérnök. — *Már az előkészületek során igyekeztünk előrelátóan szervezni a munkát.* Legalább három hónap előnyre tettünk szert azzal, hogy a felvonulási épületeket jóval az építkezés megkezdése előtt elkészítettük.

— A tervezést a MÁV Tervező Intézet végezte, a beruházó, a MÁV Beruházási Igazgatóság — folytatta. — Nagyon jól együttműködünk. Elsősorban ennek köszönhető, hogy gyorsabban haladunk a munkával.

A főmérnök elmondta azt is, hogy a kelenföldi biztosítóberendezések épületének építése az idén egyik legfontosabb feladatuk. Ennek az a magyarázata, hogy meglehetősen sokba kerültek a berendezések. Hiszen csak a jelfogórendszer 32 millió forint értékű. A MÁV-nak az az érdeke, hogy ezeket a drága műszereket mielőbb üzembe helyezhessék, és ne terheljék a vasút raktárkészletét.

— *A Gannt diagramm alapján 1981-ben előzetes munkaszervezési terv készült* — veszi át a szót *Danis Béla* műszaki főcsoportvezető. — *E szerint 1982. augusztus 31-e előtt semmiképpen nem lehet befejezni a munkát. Az előzetes tervben azonban nem számoltak a főnökség dolgozóinak igyekezetével. A jó munka eredményeként azonban várhatóan jövő április végén már átadjuk az épületet és megkezdődhet a műszerek beszerelése. Talán nem túlzás, ha azt mondom, hogy ezt az építkezést egy országos nagyvállalat sem tudta volna gyorsabban elvégezni.*

A MÁV Szak- és Szerelőipari Főnökség dolgozóinak aktív közreműködése is hozzájárult a vállalkozás sikeréhez. Lehet, hogy mulatságosan hangzik, de amint felhúztak a kőművesek egy falat, máris megjelentek a főnökség munkatársai és tették a dolgukat. Ezt egyetlen más cég sem vállalja. Általában az a gyakorlat, hogy csak akkor kezdik a szerelést, ha már teljesen átadtuk az épületet. A miénkhez hasonló közös cselekvésre épp ezért más vállalkozóknál nincs lehetőség. A technológiai sorrend felborult, de a vele járó kényelmetlenségeket az ügy érdekében vállalták az emberek.

A beszélgetés során az is kiderült, hogy az alapozás okozta a legnagyobb gondot. Az épületet egy rézsűben, vagyis emelkedőben kellett megépíteni. Ráadásul tavaly novemberben a csapadékos időjárás miatt *egy-egy alkalommal 3 ezer köbméter eső- és csurgalékvizet szivattyúztak ki a kiásott alap területéről.* A feltörő talajvíz eltávolítása is nagy erőfeszítést igényelt. Az agyagos, sáros talajban még a lánctalpas dózer is elakadt. Mindez jól érzékelteti; milyen nehéz körülmények között dolgoztak az emberek.

— *Az érdemi munka ez év január 2-án kezdődött* — folytatta Danis Béla. — *Az alapokra háromszintes Univáz — előre gyártott vasbeton — szerkezet került.* Ez adja az épület vázát. Ezután a tartópilléreket állították a helyükre, majd a pilléreket összekötő gerendák felszerelésére került sor. Ezek tartják a födémpaneleket. Jelenleg a belső válaszfalak építését végzik. *Decemberben el kell készülni a jelfogó berendezés számára kijelölt helyiségnek, hiszen még ebben a hónapban megkezdik a szakemberek a beszerelését.* De mivel a jelfogó nemcsak drága, hanem kényes és érzékeny, nagyon óvatosan kell tovább dolgozni, hogy ne szennyeződjön a berendezés és ne érje semmilyen károsodás.

Arról is szó esett, hogy a munkálatokból a néphadsereg katonái is kivették a részüket. Az építkezés különböző szakaszaihoz igazodva mindig a megfelelő szakmunkásokat küldték Kelenföldre. A katonák tevékenységét tapasztalt szakemberek hangolták össze. A MÁV Magasépítési Főnökség *Halász Géza* építésvezető irányításával, rendszeresen vállal nyújtott és kommunista műszakot, s mindig legjobb tudásuk szerint végzik napi tennivalójukat.

Cs. I.



A Szak- és Szerelőipari Főnökség dolgozói a központi fűtés szerelését végzik
(Óvári Árpád felvételei)

Amikor ő volt a „gazda"

KILENCVEN ÉVE SZÜLETETT BEBRITS LAJOS

Bebrits Lajos kilencven esztendővel ezelőtt, 1891. december 14-én született az egykori Bánátban. A nomenklatúra (névjegyzék) tanúsága szerint az 1912/13-as tanévben végezte el a vasúti tisztképző tanfolyamot. Fiatalon, 1917-ben lett a munkásmozgalom katonája. Emiatt kényszerült külföldre távozni. Tíz esztendőt töltött vasutasból lett kommunista újságíróként az USA-ban, néhány esztendőt Párizsban, végül a Szovjetunióban telepedett le. 1945-ben tért haza... Közlekedési államtitkárrá nevezték ki, nem sokkal később pedig a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium élére állították.

Tekintete szigorú volt, de ez a tekintet biztató, lágy is tudott lenni. Mint a jó hadvezérek, ő is a „harcmezőn", a teherpályaudvarok rengetegében, a kocsirendezők, saruállítók, forgalmisták, a füstös, kormos mozdonyok között érezte jól magát. Ez az önmaga vállalta „második műszak" sokszor estétől hajnalig tartott.

Hadd emlékezzünk két reá jellemző epizódra:

Az ötvenes évek egyik őszi forgalmi hajrájában — mint annyiszor — a kulcsfontosságú Körvasútat járta. Angyalföld állomáson megállapította, hogy ott két vonat vár Rákosrendező menetengedélyére. Felkapta a telefont.

— *Két vonat vár Angyalföldön! Azonnal adjon engedélyt az indulásra!"* — utasította emelt hangon a szomszéd állomás rendelkező forgalmi szolgálattevőjét, G. N. főintézőt. Az persze nem tudta, hogy a miniszterrel beszél, így csak annyit mondott: — *nem tudom fogadni, mert nincs szabad vágányom.*

— *Azonnal fogadja...!* — kiabálta vissza *Bebrits Lajos.*

— *Nem lehet* — hangzott a rövid válasz, s a szolgálattevő letette a kagylót.

Néhány perc múltán, a miniszter jól ismert fekete gépkocsija bekanyarodott a rákosrendezői forgalmi iroda elé.

— *Elbocsátom...! Elbocsátom...! Gondoskodjanak a leváltásáról!* — Ezekkel a szavakkal viharzott be az állomásfőnökhöz.

Nem tudtuk, miről van szó, de azt igen, hogy ilyenkor nem szabad vele vitába szállni. Amikor aztán csendesedett, magyarázatot adtunk, amit látszólagosan el is fogadott. Az állomásfőnök erre megemlítette: — Ha hibáztatható lenne is G. N. főintéző —, mentené őt, hogy az édesanyja állapotáról elszomorító híreket kapott a MÁV Kórházból.

A haragos miniszter bozontos szemöldöke alatt megenyhült a tekintet.

— *Küldjék be azt az embert!"* — mondta.

A „bűnös" bejött, keményen tisztelgett, jelentkezett. Csendben lett, csak a nagy falióra ketyegett egyenletesen.

— *Jöjjön* — szólt a miniszter és belekarolt a megilletődött forgalmi szolgálattevőbe. Nekünk csak annyit mondott: — *A kórházba megyünk.* — Meglátogatta ő is a vasútas beteg édesanyját...

Egy másik alkalommal, ugyancsak a késő esti órákban érkezett a fekete gépkocsi a rákosrendezői lezárt sorompóhoz. Bebrits Lajos megunva a várakozást, kiszállt a kocsiból, és a sorompótól cseppet sem zavartatva magát, beállított az őrhelyre. Bemutatkozása után követelte a sorompó felhúzását. Az őr, H. L. olyan ember volt, aki nem ijed meg a saját árnyékától. Így válaszolt:

— *Miniszter elvtárs jelentem, hogy vonat közeledik. Talán még volna annyi idő, hogy előtte átjussanak, de a gazdánkra még fokozottabban kell ügyelnünk. Szíveskedjék türelemmel várni.*

Másnap küldönc útján 300 forint érkezett az állomásra, a szolgálatát példásan ellátó sorompóőr megjutalmazására.

Ilyen emberként maradt meg Bebrits Lajos az emlékezetünkben.

Gergely József

★

Koszorúzási ünnepséget rendeztek december 14-én *Bebrits Lajos* volt közlekedés- és postaügyi miniszter születésének 90. évfordulója alkalmából, a Mező Imre úti munkásmozgalmi panteonban levő sírjánál. A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium nevében *Urbán Lajos* közlekedés- és postaügyi államtitkár, valamint *Győrffy József*, a minisztérium pártbizottságának titkára, a vasutas-szakszervezet elnöksége képviseletében *Szemők Béla* titkár, a Külügyminisztérium részéről *Sebestyén Gábor*, a Külügyminisztérium pártbizottságának titkára és *Szarka Károly* miniszterhelyettes helyeztek el koszorúkat. Az 1963-ban elhunyt miniszter sírját megkoszorúzták a MÁV, a Szegedi Bebrits Lajos Közlekedési Szakközépiskola képviselői és a családtagok is.



Bebrits Lajos rákosrendezői vasutasok között

Debreceni fiatalok

Felelősséggel szóltak a munkahelyi gondokról

A debreceni körzeti üzemfőnökség ifjúsági parlamentjén, ahol több mint kilencszáz fiatalt képviselt a megjelent 82 küldött, *Papp Sándor* üzemfőnök tartott vitaindítót.

A küldötteknek kiadott részteles írásos beszámolót kiegészítve arra hívta fel a figyelmet, hogy ez a mostani ifjúsági parlament minőségileg megváltozott körülmények között végzi munkáját. A jelentős szervezeti változás, a körzeti üzemfőnökség létrejötte a fiatalokat is érintette. Elismerését fejezte ki azért a lendületes munkáért, amellyel kezdettől fogva segítették az új szolgálati főnökséget.

Tovább folytatják

Fejlesztésük további céljairól szólt ezután, amelyek az üzemviteli tevékenység minőségi színvonalának emelését és a munkakörülmények javítását egyaránt szolgálják. Mérsékelt ütemben, de tovább



Papp Sándor üzemfőnök

folytatják Debrecen állomás rekonstrukcióját. Az idén *átadták az új „Dominó 70" típusú biztosító berendezést.* Tovább épül a belső és a külső fatér, daruzott pályaudvart létesítenek a konténerek átrakására, s a körülményeket javítja majd a tervezett új szociális létesítmény megépítése. URH-s rádiórendszer kialakítását tervezik Debrecen állomáson a vonatfelvétel és átvétel korszerűsítésére.

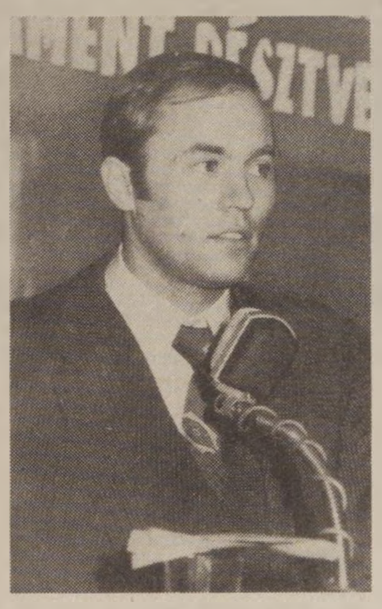
— A fejlesztési tervek megvalósítói között mindenütt ott találhatjuk fiataljainkat — folytatta az üzemfőnök —, *akiknek munkájára egyre inkább és egyre erőteljesebben számítunk.* Intézkedési tervünk részletesen tartalmazza, mit kívánunk tenni a következő három évben a fiatalok érdekében. Ahhoz, hogy a tervek megvalósuljanak, nem elég a vezetés igyekezete. Szükség van a fiatalok aktív közreműködésére, részvételükre a gazdasági munkában és a közéletben egyaránt.

S éppen az aktivitás az, amely ma még nagyon sok hiányosságot mutat. A főnökség területén még a fiatalok tíz százalékát sem érte el a KISZ-tagok létszáma. Bár mutatkozik fejlődés, még mindig kevés az ifjúsági szocialista brigád. A jó lehetőségek ellenére is feltűnően nagy a fiatalok közömbössége a kulturális élet területén.

Papp Sándor ezután a korábbi ifjúsági fórumokon, rétegparlamenteken elhangzott kérdésekre igyekezett választ adni. A mindenütt szóvá tett lakáskérdéssel kapcsolatban elmondta, hogy az igazgatóság, az üzemfőnökség javaslata alapján *kamatmentes kölcsönnel segíti a fiatalok lakásépítését, vásárlását.* Az elmúlt három évben 35 fiatal kapott ilyen támogatást, 2,5 millió forint értékben. Ezen túlmenően kedvezményes szállítással, bontott anyagokkal, munkaeszközök kölcsönzésével segítették a lakásgond megoldását. A további támogatás ígéretén túlmenően javasolta a fiatalokhoz, hogy igyekezzenek bekapcsolódni a városi lakásépítő akciókba is, hiszen ennek semmi akadálya.

A sérelmeket félre kell tenni

— Az egyik rétegparlamenten tették szóvá, hogy széthúzás, ellentét van a forgalom és a vontatás között. Megítélésünk szerint — hangsúlyozta az üzemfőnök — *itt nem a szakszolgálati ágak ellentéteiről van szó, hanem egyes dolgozók személyes sérelmeiről, amit azonban nem szabad általánosítani.* A megoldás csak az lehet, ha mindenki a maga területén, a munka eredményessége érdekében javítja az elvtársi munkakapcsolatokat, s ezen túlmenően törekszik emberi és baráti kapcsolatok kialakítására is. Itt mindenkire egyaránt szükség van, a közös feladatokat csak együtt lehet eredményesen megoldani.



Takács György mozdonyvezető

A vitaindítót követően *Kiss László* titkár terjesztette elő az üzemfőnökség KISZ-vezetőségének egyöttes állásfoglalását a beszámolóról és az ugyancsak elfogadásra javasolt ifjúságpolitikai intézkedési tervről.

— Az a célunk — mondotta a KISZ-alapszervezetek feladatairól —, *hogy minél többen érezzék jól magukat közöttünk, hogy egyre több fiatal ismerje meg és fogadja el pártunk politikáját, s kapjon teret, cselekvési lehetőséget e politika végrehajtásában.*

Javasolta ezután egy 100-150 férőhelyes munkásszálló megépítését, hogy több vidéki fiatal felvételével megoldhassák a munkaerőhiányt. A kulturált pihenés, szórakozás kiszélesítése érdekében, miskolci példára hivatkozva, javasolta kiránduló kocsi kialakítását is, ami a fiataloké lenne.

A túlképzés következményei

A beszámolók után nyílt és őszinte vita következett. Takács György mozdonyvezető azok bírálatával kezdte, akik meglepően sok hibával végezték az új biztosítóberendezés próbaüzemelését. Hangsúlyozta, hogy a mozdonyvezetők csak a jobb munkával vívhatják ki maguknak a fokozott elismerést. *Érezhetően túlképzés van mozdonyvezetőkből, s ennek sajnálatos következménye, sogy „kenyérharc" folyik a kötelező órákért* ... Javasolta, csatlakozzanak a városi KISZ-bizottság kezdeményezéséhez, vegyenek részt a debreceni vasutas fiatalok is a KISZ KB vörös vándorzászlajának elnyeréséért indított versenyben.

A kulturális és sportrendezvények terveiről szólt *Seres István* és kérte a fiatalok minél aktívabb részvételét. A szociális ellátás hiányosságairól beszélt *Marján Miklós*, Debrecen állomás külsős forgalmi szolgálattevője és javasolta, hogy a jobb munka érdekében szereljék fel mozdonyrádióval a tartalékokat.

Időszakonként nagy a leterhelés

Dunka Sándor mozdonyvezető javasolta, hogy csak olyan fiatalokat iskolázzanak be, akik valóban ismerik és vállalják is a vasúti munkával, szolgálattal járó követelményeket. Egyszerűsítést javasolt, mert a sok módosítás miatt már szinte áttekinthetetlenek az utasítások. *Bírálta a mozdonyvezető-jelöltek elé állított túlzott követelményeket (kocsirendezés, saruzás budapesti nagyállomáson), amelyek az elmúlt időszakban már végzetes kimenetelű követelményekhez vezettek.* Az ilyen túlzásokat aligha egyeztették az illetékesek az ifjúsági törvény elveivel — állapította meg.

Az időszakonként túlzott leterhelés gondjairól szólt Juhászné, Balogh Magda, Debrecen-Vásártér üzemgazdásza: Nem az a legfontosabb, hogy az őszi szállítások időszakában discóra menjenek a fiatal vasutasok! Alakítottak ifjúsági brigádot, de ez gyakorlatilag nem működik, mert nem sikerült egy turba összevonni a fiatalokat. A nehéz munkakörülmény, s az ehhez viszonyítva alacsony bérezés a következménye annak — panaszolta VII. Nagy Gyula csoportvezető —, hogy „átjáróház" lett a vontatási műhely. Azt is szóvá tette, hogy több gépüket, így az M 44—080-ast is nagyon rossz állapotban kapták vissza a járműjavítóból.



Tassi Zita
forgalmi szolgálattevő

A pályakezdők segítésének fontos feladatairól beszélt felszólalásában *Volosinovszki János*, a területi szakszervezeti bizottság titkára. Hangsúlyozta, hogy ebben a szakszervezeti tisztségviselőknek is vannak tenni és pótolni valóik.

A vitában elhangzottakra az üzemfőnök válaszolt, majd a küldöttek egyhangúlag jóváhagyták a beszámolót és az intézkedési tervet, majd megválasztották küldötteiket az igazgatóság ifjúsági parlamentjére.

Lőrincz János

TAPOLCA:

Az ifjúsági parlamentre minden fiatal meghívót kapott

A tapolcai körzeti üzemfőnökség ifjúsági parlamentjére a körzet valamennyi fiatalja meghívót kapott. Az időpontot nem volt könnyű egyeztetni, hiszen az üzemfőnökséghez sok szolgálati hely tartozik. November 21-én a tapolcai Batsányi János Művelődési Ház zsúfolásig megtelt fiatalokkal.



Körmendy Lajos üzemfőnök beszámolóját tartja

Az ifjúsági parlament elnökségében foglalt helyet többek között *dr. Horváth Lajos* vasútigazgató és *Fehér István*, az igazgatóság pártbizottságának a titkára is.

Elsőként *Körmendy Lajos* üzemfőnök az 1978-ban tartott parlamenten hozzászóló 24 fiatal részére adott részletes választ, majd az ezt követő előterjesztésében a fiatalok továbbképzéséről, oktatásáról beszélt. Ezután hangsúlyozta, hogy a körzet fiataljainak nem kis része van abban, hogy az V. ötéves tervidőszak valamennyi célkitűzését 100 százalék felett sikerült teljesíteni.

— 142 fiatal dolgozik a szocialista brigádmozgalomban — folytatta az üzemfőnök. — Három külön ifjúsági brigádunk van. Ötvenegy ifjú vett részt a „Ki minek mestere", és a „Ki minek a szakértője" vetélkedőkön. Nyolcan indultak az Alkotó ifjúság pályázaton. Bekapcsolódtak a „Vasutas fiatalok a kulturált utazásért" mozgalomba is. A társadalmi munkák élenjárói a 30 éven aluliak.

Az üzemfőnök beszámolója után *Hegyi József* szb-titkár és *Décsey Sándor* KISZ-titkár mondta el véleményét a gazdasági vezető beszámolójáról.

A felszólalók sorát *Mészáros Tiborné* ügyintéző nyitotta meg. Véleménye szerint a MÁV Kollektív Szerződéshez nem minden szolgálati helyen lehet könnyen hozzájutni, ezért vállalta a sokszorosítást.

Süle László a jegyzvizsgálók leterheltségéről beszélt, a csajágai *Dexler Ferenc* pedig a termelési tanácskozásokon elhangzott gondokra adott válaszokat kifogásolta.

Meidl Ágnes, a tapolcai forgalmi KISZ-alapszervezet titkára az üzemi demokrácia kiterjesztését dicsérte. Hangsúlyozta, hogy a fiatalok ügyében a KISZ véleményének a kikérése nélkül nem döntenek.

Kelemen Lajosné Balatonfüredről a létszámcsökkentés árnyoldalait és a fogorvosi ellátás gondjait elemezte.

Dr. Horváth Lajos a fiatalok aktivitását, kezdeményező készségét emelte ki.

A felszólalásokra adott válaszok után a fiatalok elfogadták a gazdasági vezető beszámolóját és az intézkedési tervet, majd megválasztották azt a tizenkét ifjú vasutast, akik a tapolcai körzeti üzemfőnökséget képviselik az igazgatósági parlamenten Szombathelyen.

Sz. Jakab

NYÍREGYHÁZA:

A hozzászólások híven tükrözték, mi foglalkoztatja a mai fiatalokat

Az üzemfőnökség létrehozása óta az első alkalommal ült össze Nyíregyháza csomóponton az ifjúsági parlament, hogy értékelje az ifjúsági törvény végrehajtásának helyi tapasztalatait. *Buczkó Ferenc* körzeti üzemfőnök tájékoztatta a résztvevőket az előző parlamentben felvetődött kérdésekről. Fontos lépésként értékelte, hogy ma már a lakáselosztó bizottságban is van a csomópontnak képviselője. *Elmondotta, hogy az 1980-ban kapott húsz lakásépítési kölcsönből tizennégyet, az idén tizenegyből nyolcat kaptak a csomópont fiataljai.* Érezhetően javult a KISZ-munka színvonala a csomóponti KISZ-titkár függetlenítésével. Kevésbé elégedettek a fiataloknak a különféle klubokban kifejtett tevékenységével, valamint az ifjúsági klub munkájával.

A szociális ellátottság terén elért eredmények között kiemelte a laktanya belső berendezéseinek kicserélését, valamint az utazóknak az igényeknek jobban megfelelő lábbelivel való ellátottságát.

Az üzemfőnök a zárszavában a jelen és a közeli jövő legfontosabb feladataiként fogalmazta meg *a meglevő eszközeink jobb kihasználását, az ésszerűen takarékos gazdálkodást, a fuvaroztatók igényeinek és a kulturált utazás feltételeinek emeltebb szintű biztosítását.*

A hozzászólások híven tükrözték azt a problémakört, amely a fiatalokat foglalkoztatja. A csomóponti KISZ-bizottság titkára összehangolt, szervezettebb munkát sürget. A villamos mozdonyvezető azt nem tartotta helyesnek, hogy az ifjú mozdonyvezető jelölt 6 hónapot tölt műhelyben, szerinte először utaznia kellene. Szűkek, kicsik a táskatartó szekrények, fűtetlenek a tehervonati kalauzkocsik, gyakori a 16 órán túli szolgálat, kevés a 3 heti próbaút, summázza véleményét a tehervonati vonatvezető. Ösztönzőbb bérezés kialakítását tartja fontosnak a bérelszámoló. Szakmunkásokkal, segédmunkáshiány miatt, gyakran végeztetnek segédmunkát, panaszolja a mozdonylakatos. A kereskedelmi tartalékos *az* idegen nyelv tanulását sürgeti. Kevés a fiatalok bére, nincs elég vonali tartalékos, mondja el a vidéki állomás pénztárosa. Tudása legjavát ígérve kíván bizonyítani a sportolónő.

A résztvevők aktívak voltak, de arról kevés szó esett, hogy a fiatalok mivel és hogyan kívánják segíteni az üzemfőnökség s ezen keresztül az igazgatóság szállítási feladatainak teljesítését — foglalta össze véleményét *Erdélyi László*, a debreceni igazgatóság üzemviteli osztály vezetőjének helyettese.

Dóka Vidorné

Szak- és Szerelőipari Főnökség:

A fiatalok kétharmadának van szakmunkásbizonyítványa

A MÁV Szak- és Szerelőipari Főnökségen november végén rendezték az ott dolgozó 150 fiatal ifjúsági parlamentjét.

A fórum *Szitás András* elnök üdvözlő szavai után kezdte meg munkáját. Az alapos előkészítést dicséri, hogy az 1979—81. évi ifjúságpolitikai terv végrehajtásáról és a következő két esztendő feladatairól szóló beszámolót az érdekeltek hetekkel előbb megkapták. Az írásos dokumentum részletesen tartalmazta a gazdasági munka és a bérfejlesztés helyzetét.

A főnökség 1974 óta minden évben élüzem szinten teljesítette feladatait. A szocialista brigádmozgalomban 1978-ban 54-en, az idén pedig már 84-en tevékenykednek a fiatalabb korosztályból. Az ifjúsági szocialista brigádok közül eddig egy kiváló, kettő pedig ezüstkoszorús címet ért el. *A harminc év alattiak kétharmadának szakmunkás bizonyítványa van.*

Kitűnt a beszámolóból az is, hogy a Tatai úti munkásszálló üzembe helyezése után a távol élő fiatalok 90 százaléka lakhat kényelmes körülmények között. A vidéki munkahelyeken dolgozók szálláskörülményei is javultak. A lakókocsikba tv és rádiókészülékeket helyeztek el, és fürdőkocsikat is beszereznek majd.

A parlamenten *Puskás György* igazgató szóbeli tájékoztatójában hangsúlyozta többek között, hogy a főnökségen minden nyolcadik fiatal KISZ-, minden hatodik pedig párttag. A vezetők átlagéletkora 38, a munkásoké 45 év.

A hozzászólók közül *Halász József*, a külső munkaterületeken dolgozó családosok gondjairól beszélt, s kérte, hogyha lehetőség van rá, továbbra is a lakóhelyükhöz legközelebbi munkahelyeken foglalkoztassák őket.

Pócsai Balázs húsztagú KISZ-alapszervezete szintén az ország különböző pontjain dolgozik. Nehéz találkozniok, ezért a tájékoztatás korszerűsítését, rendszeresebbé tételét kérte.

A főnökség KISZ-titkára, *Tóth Ferenc* méltatta a szakmai versenyeken való aktív részvételt, amelyekre idén már hetvenen neveztek. A XII. párt- és a X. KISZ kongresszus adta újabb feladatok tárgyalása után a parlament tiszteléré átadott új KISZ-klub csak ifjúsági rendezvényekre való felhasználásáról is beszélt.

Dr. Valovics Viktória jogász és *Szentgyörgyi Tamás* közgazdász a pályakezdő értelmiségiek gondjaival, *Tóth István* pedig a meglalakult FMKT lehetőségeivel foglalkozott.

Kovács János, a pártbizottság titkára az aktuális kül- és belpolitikai eseményekről tartott tájékoztatót.

A parlament résztvevői a beszámolót és az 1982—83. évi intézkedési tervet elfogadták. A kérdések többségére a helyszínen adtak választ az illetékesek. A felsőbb szintű ifjúsági fórumra küldöttnek *Szentgyörgyi Tamást*, póttagnak pedig *Szilágyi Dezsőt* választották.

S. T.

REFLEKTORFÉNYBEN

Az üzemfőnökségek munkavédelme

Kemény és határozott, a köntörfalazást nem ismerő szavak: *„A munkavédelem társadalmasításáról addig érdemben beszélni nem lehet, míg le nem küzdjük a munkavédelmi őrség működésének formális vonásait...* Az szb és azok társadalmi munkavédelmi felügyelői elvben és jelentéseikben nagyobb szerepet tulajdonítanak a munkavédelmi őröknek, mint ahogy azt a gyakorlatban tapasztaltuk. Az üzemfőnökségek többségénél a munkacsoportokban formailag a megbízást részükre kiadták, azonban irányításuk, oktatásuk, jelzéseik, javaslataik hasznosítása a kívánt szintet nem éri el. Ténylegesen nem integrált részei a munkavédelmi aktívahálózatnak..."

Beszélő számok

Mindezt abból az előterjesztésből idéztük, amelyet szakszervezetünk munka- és környezetvédelmi osztálya készített el az üzemfőnökségi szb-k munkavédelmi tevékenységéről. Az elnökség elé került anyag időszerűségét indokolta, hogy lassan befejeződik az üzemfőnökségek szervezése, továbbá: éppen három esztendeje, hogy — a SZOT 1978. november 28-i határozatának megfelelve — megkezdődött a munkavédelem korszerűsítése. (Rövid kitekintés erejéig érdemes népgazdasági adatokkal megismerkedni: a Központi Statisztikai Hivatal legfrissebb közleményeiből kitűnik, hogy az üzemi balesetek száma — a halálos kimenetelűeké is — folyamatosan csökkent. Az iparban, az építőiparban, a szállítás és hírközlés terén 1978-ban 57 649, 1979-ben 55 606, 1980-ban 51 787, az idén — háromnegyed év alatt — viszont 49 340 üzemi baleset történt. Ebből 269, majd 249, 199, illetve az idén, szeptember végéig 193 volt halálos kimenetű. Csupán a szállítás és hírközlés számai: 7117 (70 halálos), 6859 (69), 6458 (48), az idén háromnegyed év alatt pedig 6282 (45). Az idei részarány megtorpanást, sőt: *romlást sejtet, mind a népgazdaság más ágaiban, mind a szállításnál és hírközlésnél is* — emiatt is indokolt, hogy szakszervezetünk elnöksége, ettől függetlenül ugyan, de napirendre tűzte a munkavédelmet.)

A vasutas-szakszervezet munkavédelmi felügyelősége 14 üzemfőnökségi szb-n tartott vizsgálatot, ez hozzávetőleg 20 ezer embert érint. A szakszervezeti bizottságok többségénél már kialakították a munkavédelem aktívahálózatát, mindenütt választottak társadalmi munkavédelmi felügyelőt, s az átlagosan hét tagú munkavédelmi bizottságok is működnek. *A munkavédelmi őrség viszont a kecskeméti, a kelenföldi és a ceglédi körzeti üzemfőnökségnél — a vizsgálat időszakáig — még nem alakult meg.* Még kedvezőtlenebb a helyzet a KISZ baleset-megelőző munkájában: vagy nem építették ki a fiatalok munkavédelmi aktíva-hálózatát, vagy ha létrehozták is, a munkája formális. Ráadásul az szb mellett működő munkavédelmi bizottságok testületi munkájában is sok a formális vonás. Tevékenységük rendszertelen, többnyire nincs munkatervük, üléseket nem tartanak.

Ne csak szükségből

Mint oly gyakran, most is kiderült persze, hogy az egyéni rátermettség és akarás nem rejtett erény: *mind a munkavédelmi bizottságok, mind a munkavédelmi őrség tagjai közül jó néhányan képesek hatni környezetükre.* Ők azok, akik munkatársaik problémáit, javaslatait eljuttatják az érdemi ügyintézőkhöz. Ám a kép így nem megnyugtató, s a testületi munka formális jellege miatt az szb-k csakúgy felelősek, mint a gazdasági vezetők, a munkahelyi irányítók.

Néhány példa erre: *előfordult, hogy a munkavédelmi felügyelő csak „statisztált" az ellenőrzéseknél, a vizsgálatoknál.* Rosszabb esetben, „szükségből", csupán a baleseti jegyzőkönyvet íratják vele alá. Még az is előadódott, hogy a munkavédelmi felügyelő azért nem vehetett részt a szemlén, mert — nem fért fel a gépkocsira (folytatásként: részvételének hiányát senki sem kifogásolta!). Ami pedig az üzemfőnökségek szakszervezeti bizottságait illeti: *többségük elsősorban akkor foglalkozik a munkavédelemmel, amikor felsőbb szintű határozat, vagy munkatervi ajánlás hívja fel a figyelmet e területre — netán súlyosabb baleset indokolja a részletesebb vizsgálódást.*

A felismerésig már eljutottak

Egyoldalú volna a kép, ha az értékelés készítői csupán az árnyoldalakat vennék észre. A teljességhez tartozik az is, hogy az szb-k felismerték a munkavédelem közvetett társadalmi jelentőségét. Többségük tisztában van azzal: *a jó munkahelyi közérzetben és a munkahelyhez való ragaszkodásban kamatozik, ha a tagság látja-érzi, hogy törődnek a biztonságával.* Néhol egyre több olyan intézkedés kezdeményezője a szakszervezet, amely az üzemi balesetek megelőzését szolgálja: szorgalmazza a munkavédelmi ellátás javítását, a karbantartási-fenntartási hiányosságok felszámolását, a munkavédelmi fegyelem szigorítását, s a munkahelyi rend, a tisztaság megkövetelését.

Még hatékonyabban működhetnének, ha távlati és fejlesztési kérdésekben több információhoz jutnának. Ám a tervbevett beruházásokról, a fejlesztésekről csak hiányosan — esetenként egyáltalán nem — tájékoztatják őket. *Nem képesek figyelemmel kísérni az új munkahelyek kialakításakor a munkavédelmi, az egészségügyi és a környezetvédelmi követelmények érvényesülését, mert nincsenek megfelelő terv-információik.* A bizalmi testület olykor azért nem kap közérthető tájékoztatást a szociális terv fejezet részét képező munkavédelmi tervekről, mert azok az igazgatóságon készülnek és nincsenek részletesen lebontva.

Hiba volna...

Ugyancsak figyelmet kíván, hogy a helyi munkavédelmi jellegű szabályzatok színvonala eltérő. Általában nem naprakészek, nem tükrözik az üzemfőnökség kialakított szervezeti rendjét, a munkáltatás helyi feltételeit. Ilyen esetben az szb-k többsége nem igényli a gazdasági vezetőktől, hogy korszerűsítsék a munkavédelem helyi szabályozását — a szakszervezeti bizottságok egy része, járatlan e munkában. Ez szakszervezetünk munkavédelmi felügyelőségétől kívánja meg, hogy fokozottabban segítse a helyi szabályozás kialakítását.

Erre késztet az üzemfőnökségek növekvő súlya, szerepe, egyszersmind a munkavédelem javításának fontosságát hangsúlyozzák a statisztikai adatok is. *Hiba volna, ha az elmúlt évek igéretes eredményei után ismét több lenne az üzemi baleset,* ha a gazdasági vezetés — a társadalmi szervezetekkel karöltve — nem szerezne érvényt a SZOT most háromesztendős határozatának.

— földes —

Mire fordította a MÁV a kommunista műszakok bérét

Mint ismeretes, 1980-ban a Sziklai Sándor szocialista brigád felhívásához a vasutas szocialista brigádok is csatlakoztak. A MÁV üzemviteli szakszolgálat élenjáró brigád vezetői országos tanácskozásának állásfoglalása alapján, a kommunista műszakból befolyt munkabért a vasút központilag kezelte és gyermekintézmények ellátottságának javítására használta fel.

A vasutasok szabad szombatokon végzett munkájának eredménye elismerésre méltó. A műszakból befolyt összeg elszámolására nyitott központi számla 1980. december 30-án *8 millió 117 893 Ft-tal zárult.*

A vasúti főosztály munkaügyi és szociálpolitikai szakosztálya az ország vasúti csomópontjain az idén felmérte az óvodai ellátottság színvonalát. Megállapította, hogy a legnagyobb férőhelyhiány és ebből következően a legnagyobb óvodai zsúfoltság a pécsi csomóponton van. A VI. ötéves terv szociálpolitikai terve azonban — az anyagi lehetőségek korlátai miatt — Pécsen új intézmény létesítését nem teszi lehetővé, *ezért a vasút vezetői a vasutasok szakszervezetével egyetértésben a műszakból befolyt összeg egy részének felhasználását a pécsi vasútigazgatóságnak engedélyezte.*

A rendelkezésükre bocsátott keret önálló, új intézmény létesítéséhez nem volt elegendő, ezért a vasútigazgatóság a területi szakszervezeti bizottsággal közösen a tárcán belüli vállalatokkal közös gyermekintézmény építésének lehetőségét kereste, s a postával tanácsi beruházáshoz csatlakozott. *Az épülő 150 férőhelyes óvodából 5,7 millió forint átadásával 60 óvodai férőhelyet kapnak majd 1983-ban a pécsi vasutasok.*

A fennmaradó összegből 1,7 millió forintot a kisebb településeken élő vasutas családok gyermekelhelyezési gondjainak enyhítésére használt fel a vasút. A rendelkezésre álló összeg a felmerülő igények és a teljesítés arányában került felosztásra, melyet a a vasútigazgatóságok a tanácsokkal közös összefogással létesítendő gyermekintézményekben férőhelyvásárlásra használtak fel. Ennek eredményeképpen az ország különböző településein összesen 22 férőhellyel nőtt a vasutasgyermekek óvodai elhelyezésének lehetősége.

A *székesfehérvári járműjavító* óvodájában fedett játszótér kialakítására 200 ezer forint került felhasználásra. *517,9 ezer forintot a hat MÁV nevelőotthon, és a Budakeszi MÁV Szanatórium óvodájának eszközellátottsága növelésére biztosított a vasút.* Ebből az összegből a gyermekek könyvtárát, játék- és sportfelszerelését bővítették.

A központi számlára befolyt összeg 82 kisgyermekes vasutas család gyermekelhelyezési gondjainak megoldásához, és sok gyermek boldogságához járult hozzá, amiért az önzetlen, önként vállalt társadalmi munkások ezreinek jár köszönet.

— **Üzemlátogatás.** A Hazafias Népfront Városi Bizottságának szervezésében a nőtanács 30 tagja, Igaz Józsefné népfronttitkár és Orbán Tiborné, a nőtanács titkárának vezetésével üzemlátogatáson vett részt a tapolcai körzeti üzemfőnökségen. A vendégek először az állomás területét tekintették meg. Bepillantást nyertek az operatív irányítást végző dolgozók munkájába, majd Sörös László vezetőmérnök mutatta be a korszerű vontatójárműveket. Az üzemlátogatás után Körmendy Lajos üzemfőnök és Tompa Károly, a csomóponti pártbizottság titkára az oktatási központban adott tájékoztatást az üzemfőnökség munkájáról.

A rokkantakért

A szolnoki pályafenntartási főnökség gazdasági vezetői és társadalmi szervei felhívással fordultak a szocialista brigádokhoz, valamennyi dolgozóhoz, hogy vegyenek részt a rokkantak támogatására szervezett kommunista műszakon.

A felhívásra 128-an jelentkeztek. A dolgozók az *Újszász—Szolnok* közötti bal vágányban 6300 m hosszúságban geó- és hevedercsavarok utánhúzását, illetve cseréjét, fekszint szabályozást, útátjáró felbontását, kapcsolószerek cseréjét, szabályozását végezték. Munkájuk eredményeként megszűnt az ideiglenes sebességkorlátozás.

A kommunista műszakért járó 16 576 forintot befizették a rokkantak támogatására.

CIKKÜNK NYOMÁN

Rendszeresebben ellenőrzik az utazószemélyzet pihenőhelyeit

A Magyar Vasutas XXV. évfolyam 24. számában megjelent *Igények és lehetőségek* című cikkben elhangzott bírálat kapcsán a budapesti vasútigazgatóság *ismételten felhívta az üzemfőnökségek figyelmét* az utazószemélyzet részére kijelölt várakozók, tartózkodók, valamint felvigyázóirodák tisztasága, rendje, fűtése és szellőztetése biztosítása érdekében.

A téli forgalmi előkészületek kapcsán osztályunk rendszeresen ellenőrizte a helyiségeket és a szükséges segítséget a lehetőség határain belül megadta. Felhívtuk a figyelmet arra is, hogy esetenként, ha szükséges, MÁV-on kívüli vállalkozókat is vegyenek igénybe a kiadott rendelkezések betartására.

El kell azonban azt is őszintén mondani, hogy van egy-két szolgálati hely, ahol az ilyen jellegű panaszokat csak jelentős átszervezés, illetve beruházás fogja megnyugtatóan és véglegesen rendezni.

Németh Ferenc,
a vontatási osztály vezetője

Százezer forint jutalom

a tisztasági verseny élenjáróinak

A környezet és a munkahely szebbé, csinosabbá tételét szolgáló, a tavasszal meghirdetett tisztasági versenybe szinte valamennyi szolgálati hely bekapcsolódott a Nyugat-Dunántúlon. Az akciót támogatták a szocialista és ifjúsági brigádok is.

Az aktivitásra és a jól végzett társadalmi összefogásra jellemző, hogy a tavalyi összegnél közel háromszor többet, összesen 100 ezer forintot lehetett felosztani az értékelt és jutalmazott 25 kisebb-nagyobb főnökség között.

A legeredményesebb munkát a tapolcai körzeti üzemfőnökség területén végezték. A jutalom több mint negyven százalékát oda ítélte a bíráló bizottság. Példamutatóan vettek részt a mozgalomban még a *veszprémi* vontatásiak, az *ajkaiak*, valamint a *celldömölki* és a *szombathelyi* szertári dolgozók. Jutalmat kaptak a *körmendi* és a *veszprémvarsányi* pályafenntartási szakaszok is.

A brigád ajándéka

Tolókocsi a rokkant tűzikovácsnak

A közelmúltban rendhagyó összejövetelt, rögtönzött ünnepséget tartottak a MÁV Kórház Szántó Béla utcai Baleseti Utókezelőjében. A BBFF Nyugati pályaudvaron dolgozó Petőfi szocialista brigádja ezúttal adta át *Csomán Istvánnak*, a szolnoki járműjavító egykori tűzikovácsának azt a rokkantkocsit, amelyet társadalmi munkában készített a bajba jutott kollégának. A bensőséges kis ünnepségen ott volt *Pánti Lajos* brigádvezető és helyettese, *Méhész Ferenc*, valamint *Surmann Imre*, a BBFF szb-titkára.

A járóalkalmatosságot tulajdonosa vette át, majd akadozva ugyan, de meleg szavakkal köszönte meg a jelenlévőknek. Ezt követően *dr. Tamási Márton*, az utókezelő adjunktusa elismeréssel beszélt azokról a szocialista közösségekről, amelyek sokat fáradoznak nehéz helyzetbe jutott társaikért. Számos példa bizonyítja, hogy a vasutas kollektívák mennyit törődnek megrokkant munkatársaikkal. *Nemrégen például a tatabányai szocialista brigádok 80, az oroszlányi vasutas vöröskeresztes szervezet és az ottani szocialista brigádok pedig 120 könyvet küldtek az utókezelőnek.* Ezenkívül se szeri, se száma az egyéb segítőkész megnyilvánulásoknak.

Dr. Tamási Márton a jövőre vonatkozóan azt is elmondta, hogy ha valamelyik szocialista brigád célul tűzi ki az intézetük megsegítését — ésszerű lenne a tervet megbeszélni előbb a szakorvosokkal, mert például a rokkantkocsik akkor kényelmesek, ha alkatra szabják.

Az átadás után Csomán István kipróbálta a Petőfi szocialista brigád ajándékát, majd kötetlen formában hosszan beszélgettek a tagbaszakadt idős kovácsmesterrel, aki több mint harminc esztendőt töltött a dübörgő gőzkalapácsok mellett, forrasztva a vagonok, mozdonyok vonórúdjait.

S. R.

Biró László

Hálótársak

Apám, a folyósó árnyékában hűsült. Üdvözöltük egymást.

— Édesanyám?

— A piacon. Ott meg mindig akad pletykás népség.

— Ne bántsa édesapám, kell egy kis szórakozás neki is. Hoztam egy üveg finom házibort. Rizling. Inkább ezzel törődjünk.

— Jól van. Hozz két poharat. Kortyonként ízleljük a rizlinget.

— Hogy telik a nyugdíjasidő, édesapám?

— Telik, telik, csak hát, gyorsan sárgul a keresztlevél fiam.

— Úgy látom, azért nincs komoly baj.

Rám emeli hajdan sok asszonyt megbolondító, ma is szép szemét, elmosolyodik.

— Te szoktad mondani, hogy az öregek époszokból élnek. Hát, az én életemben aztán volt annyi esemény fiam, ami már valóban éposz, hogy van miből élni...

Hirtelen ötlettel rákérdezek.

— Nem mesélne el a régi dolgokból egyet-kettőt, hagy tanuljanak a fiatalok.

— Na, azokra csakugyan rá is fér a tanulás, mert nagyon a nyakukban a gyeplő...

Felemelte poharát, átnézett rajta, vizsgálgatta, ivott belőle.

— Szóval egy történet kéne? Hát figyelj. Ugye ismerted az én egykori legjobb barátomat, Szabó Sándort?

— Igen. Elég sok barackot nyomott a fejemre, azokkal a bütykös ujjaival...

— Na, hát kettőnkkel esett meg az alábbi történet, egy nagyon tanulságos eset. Szóval, egy szeles, hideg decemberi reggelen érkeztünk meg Záhonyból. Egy üres szerelvényt hoztunk. Lejelentkeztünk, ahogy dukál, aztán elindultunk haza. Sándor meg én, együtt. A „Kispipa" előtt azt mondja Sándor, „menjünk be komám, kapjunk be valami papramorgót, mert megvesz bennünket az istenhidege!" Bementünk. Sándor rendelt fejenként egy deci barackot. Te fiam, úgy tűnt el bennünk az a pálinka, mint három hónapos szárazság után, egy pohár víz a nyíri homokban! Aztán én rendeltem. Persze, én is egy decit. És így ment ez felváltva. Mit tagadjam fiam, úgy becsápoltunk mind a ketten, hogy alig-alig találtuk meg az utcára nyíló ajtót.

Apám megpuhított egy cigarettát, rágyújtott, leszívta az első slukkot, aztán folytatta.

— Hanem odakint az a kegyetlen hideg, az örökös szabolcsi szél, egy-kettőre rendbehozta a fejünket, meg a szemünket is. Csak éppen a lábunk, az nem akarta az igazságot. Nem és nem akart egyenes irányba menni! Csak jobbra, mindig csak jobbra! A falnak! És persze, közben egyre gyengült s elkezdtünk rogyadozni!

„Hű, azistenit, még szégyenbe maradunk itt az utcán! Na, azt aztán nem." Amikor elértük a Vécsei közt, szónélkül befordultam. Sándor a nyomomba. Ez a köz csendes, forgalommentes volt. Aztán, ahogy elértem az utolsó villanypóznát, megálltam. Letettem a táskám, kezdtem levetni a bundám. Sándor, hajlong előre-hátra, s nézi mit csinálok.

— Jánoskám, mit cselekszel egyetlen barátom?

— Nem látod? Itthon vagyok és lefekszem...

Sándor arcán először valami szánakozás féle ült ki. De mert egyre jobban kezdtem hajlongani, imbolyogni, arca egyszerre elszánt lett és megkérdezte.

— És mondd csak, Jánoskám, nem alhatnék én is nálad kivételesen?

— Dehogynem barátom, de mielőtt lefekszel, csukd be az ablakot, mert mintha nagy volna a huzat...

★

A bunda alatt hamar elaludtunk. S ki tudja mi történik velünk fiam, ha édesanyád nem talál ránk.

Barcs János

Fehér botod

1981. A rokkantak éve

Szivárványos színekről álmodsz,
a lelket fosztogató magányban.
Fehér botod utat keres;
a vonatra fölsegítenek,
a körút kinyílik előtted,
s te nem látod a zebrát,
soha a zárt sorompókat.
Mintha mindig mosolyognál,
pedig a lelked följajong;
a hegyoldalról muzsika száll
alá: — s fehér botod
a káoszban megszűrt hangok elé
ritmust dobol a csöndbe.

Hivatások kézfogása

Beszélgetés Keres Emil Kossuth-díjas színművésszel, a Radnóti Miklós Színpad igazgatójával



A Radnóti Miklós Színpad vezetői és művészei a vasutas-szakszervezetben

A színigazgató — Kossuth-díjas színművész, legnépszerűbb versmondóink egyike — „műsoron kívül" a függöny elé lépett. Túl immár a teátrumok korábbi, formabontó korszakán, vállalta e formabontást, mert úgy érezte: helyénvaló, ha néhány kötetlen mondattal, házigazdaként köszönti a nézőket. A színi-direktor: *Keres Emil*, a Radnóti Miklós Színpad igazgatója — a nézők pedig egytől egyig vasutasok. Vasutasok, akik a „telt ház akció" keretében — a néhány esztendeje felújított, ékszer-szép színház valamennyi jegyét megvásárolták.

Mindenütt otthon

Akik jelen voltak, emlékeznek rá, akik nem, azok számára felidézzük, mi hangzott el akkor:

— Mi, színházi emberek nem szeretjük, ha egy-egy alkalom a szövegkönyvtől függetlenül a függöny elé szólít bennünket. Azért ódzkodunk tőle, mert úgy érezzük, hogy egy-egy előadás és az előadások egymásmellettisége önmagáért szól, s tükrözi a színház törekvéseit. Formális az ilyen színpadra lépés... s mégis, mindezek ellenére most helyénvaló.

Ezt követően a vasutas családból származó, egykori jóbarát, Váci Mihály *Mindenütt otthon* című költeményének néhány sora hangzott el: *„Otthontalan csavargó vagyok én? Hiszen minden vidéken otthon érzi magát szivem... Órházikók előtt, akárhol is, Apám tiszteleg; s ha sorompók közt suhanunk, megint gyerek leszek. És minden állomáson én mindig megérkezem, szinte leszállnék mindenütt, ahol lámpa int nekem..."*

— Azért idéztem, hogy elmondhassam: a magyar színészet egyetemesnek érzi magát. Lehet, hogy Békéscsabán taposnak a színház lábára, s ez Győrött fáj —, mert a színház egy test. Akárcsak a vasút. Váci Mihály soraival rokoníthatom mindannyiunkat: *Önök is, mi is, mindig mindenütt otthon vagyunk. S ez a családi kapcsolat késztet arra, hogy a függöny előtt köszöntsem önöket, hiszen Záhonyból, Dombóvárról, az ország majd minden részéről eljöttek...* miközben sokan Budapest külső kerületeitől is távolinak tartják e színházépületet. S még az író is családtag, akinek *Parlament gebinben* című összeállítását ma este megtekintik, hiszen *Moldova György* vasutasokról szóló könyvével jogot szerzett arra, hogy a vasutasok családjához is tartozzék...

Immár nem ama szombat délután emlékét szeretnénk idézni, nem azért találkoztunk *Keres Emillel*, hogy egyetlen előadásról beszéljünk. Korábban, amikor a Thália Színház igazgatója volt, ott rendeztek több vasutas „telt ház akciót", s a kapcsolatnak egyéb példái is voltak — és lesznek. Mit jelent hát a színművész-igazgatónak, s színháza többi tagjának a vasutas nézőkkel kialakított — és most megújuló — együttműködés?

Például a líra...

— A Vasutasok Szakszervezete kulturális osztályának egyik munkatársa, *Horváth* Ferenc keresett meg a hatvanas években. Az ő kezdeményezésére jött létre a tháliás kapcsolat. Tavaly ismét előállt: jó lenne hasonló kontaktus a Radnóti Színpaddal is. Ezt követően műsorral egybekötött találkozón vettünk részt az egyik dunántúli vasúti csomóponton, nemrég pedig Hatvanba hívtak bennünket fellépni és baráti beszélgetésre. *Színészeinknek mindkét alkalom őszinte, nagy élményt jelentett.* Miért? Mert valójában nekünk alig van visszajelzésünk. A színház pedig végképp nem lehet zárt világ, hiszen amikor színpadra lépünk, azt szeretnénk, ha a néző nem a színészt, hanem az általa megszemélyesített munkást, parasztot, értelmiségit, vagy éppen vasutast látná. *A taps, a siker sok mindent elárul..., de mindent mégsem.* Vagyis: a véleménycsere is alkalmas a kölcsönös költekezésre.

— A színház számára a „telt ház akció" gazdasági kérdés is, de a kapcsolatnak feltehetőleg csupán egyik formája.

— Jártunk már baráti beszélgetésen *Koszorús Ferencnél*, a vasutas-szakszervezet főtitkáránál, s minden készen áll olyan együttműködési szerződés aláírására, amelyhez hasonló más szakmák képviselőivel színházunknak nincs. Rövidesen ismét elmegyünk hozzá, hogy rögzítsük: *milyen közös programjaink lehetnek.* Hiszen túl azon, hogy „telt ház akciókat" szervezünk, vagy színházunk néhány tagja fellép a november 7-i ünnepségeken, még megannyi a kiaknázatlan lehetőség. *A szakszervezet balatonkenesei oktatási központjában előadássorozatot tarthatunk a népművelőknek — elvi kérdésekről. A líráról, az előadóművészetről, a műsorpolitika miértjeiről.* Olyan emberekhez szólhatunk, akik a közművelődésben partnereink, hiszen otthonukban vezetnek öntevékeny művészeti csoportokat. Arról is szó esett, hogy rendezőink segíthetnék az ő munkájukat. Ennek kapcsán jegyezte meg *Pécsi Ildikó*, a Radnóti Miklós Színpad tagja: — *A színészeknek semmire sincs nagyobb szükségük, mint az érdeklődésre.* Ha a színész és a társulata iránti érdeklődés adott, akkor a színháznak már aligha lehet gondja.

— Ellentétes nézetek és érzelmek övezik a munkás—művész találkozókat. Kevesebb is van belőlük, mint egykor...

— Lehet, hogy meglepő, de a színészek jó részének lámpaláza van, ha leül e baráti asztalhoz. Sokszor zavarban van, mert tart attól: *saját szavaival-gondolataival nem képes hitelesíteni a róla kialakult, kedvező képet.* Ráadásul furcsa kérdések is elhangzanak: ki a házastársa, mekkora a jövedelme, miért visel olyan ruhát, amilyen éppen rajta van? Sok a zavar a színház és a színészi munka lényegével kapcsolatban, de éppen, mert ez a helyzet: *szakmánkkal kapcsolatos ismeretterjesztésnek is felfoghatjuk e találkozókat.* Csak éppen előzetesen el kell döntenünk, hogy mi miről szeretnénk beszélni és tájékozódni. Ha a mondandónk közérdekű, figyelnek ránk. Engedjen meg egy példát: sokan majdhogynem időpazarlásnak, üresjáratnak vélik a színházi próbákat. De ha néhányan, színészek, e találkozó keretében bemutatjuk: hogyan is zajlott le egy próba, miként alakult ki egy-egy színpadi szituáció, melyik elképzelés miért lett volna rossz, s a végső megformálást miért tartjuk jónak — eleget tettünk ismeretterjesztő feladatunknak.

Kölcsönösen és értőn

— S, vajon a vendéglátóknak is készülniük kell-e az ilyen találkozókra?

— Gondolom, az emberek tudják, hogy mire kíváncsiak. De nemcsak erről van szó. Részt vettem olyan munkásművész találkozón, ahol nemcsak akkor volt közönyös csend, amikor beszélni kezdtem, hanem akkor is, amikor bevégeztem a mondandómat. Nem jó érzés... És megkérdeztem: hánykor keltek ma reggel?... Négykor, fél ötkor — így a válasz. Ránéztem az órámra: *este fél hét volt...* Megértem Önöket — mondtam —, azt hiszem, a helyükben én nem is jöttem volna el! Miért kellett ilyen korán kelniük, mivel telt el a munkanapjuk, milyen vállalati feladatnak tettek eleget?... Átalakultam kérdezővé, s forróvá vált az előbb még fagyos légkör. Nemcsak a vállalat gondjait és hétköznapjait ismerhettem meg, hanem az ott dolgozók kultúrához való viszonya is kiderült. Nemcsak én beszéltem a hivatásomról, hanem ők is; nemcsak ők tekinthettek be a mi munkánkba, hanem én is az övékbe — megismertük egymást... *Nos, az ilyen őszinte ismeretségek gyakoriságát várják a Radnóti Miklós Színpad művészei a Vasutasok Szakszervezetével kötendő együttműködési szerződéstől.* Ily módon tisztelhetjük kölcsönösen és értőn egymást, s egymás hivatását.

Földes Tamás

Elfogultság nélkül

Munkásfiatalok a továbbtanulásról

A közelmúltban találkozót szervezett a Szakmunkás Előkészítő Tanfolyam (SZET) hallgatói részére a MÁV Vezérigazgatósága és a Vasutasok Szakszervezete. A *budapesti*, a *pécsi* és a *debreceni* vasútigazgatóság területén jöttek össze azok a *miskolci, szegedi, szombathelyi* fiatalok is, akik jelenleg szakmunkás előkészítő tanfolyamra, főiskolára, egyetemre járnak, illetve a SZET-en folytatott tanulmányaikat már befejezték. A fiatalok problémáinak, tapasztalatainak meghallgatása céljából, az összejövetelen megjelentek: a MÁV területileg illetékes gazdasági, oktatási, mozgalmi vezetői, a MÁV Vezérigazgatóság, a SZOT és a Vasutasok Szakszervezete képviselői, valamint a műszaki, közgazdasági és a jogi SZET igazgatói, illetve instruktorai.

Száz fiatal nevében

A három csomóponton országos jelleggel tartott ankéton, a felszólalók csaknem száz fiatal nevében mondtak véleményt. Szeptembertől ugyanis, *az egyetemi előkészítőkön tizenkilenc 30 éven aluli vasutas szakmunkás vesz részt, ötvenöten nappali tanulmányaikat folytatják, és tizenkilencen — diplomával a zsebükben — már a visszailleszkedés tapasztalataival ismerkedhetnek.*

A fiatalok észrevételei — bár a vasút különböző területeiről indultak az iskolapadok felé — azonos gondokat tükröztek. *Elfogultság nélkül, reálisan, az önvizsgálat és bírálat jegyében tették szóvá a munkahellyel, az iskolával, s a hallgatókkal összefüggő problémáikat.* Természetesen akadt néhány irreális megjegyzés is, ezeket azonban — újabb felszólalásokkal — többnyire maguk a fiatalok helyesbítették.

A beszélgetés három fő téma köré csoportosult: a kiválasztással, az első évek, nehézségeivel, s a visszailleszkedés gondjaival foglalkoztak leginkább.

Sok szó esett a személyi kiválasztás jelentőségéről. Arról, hogy a SZET lehetőségeit a káderpolitikai tervekkel összhangban kell segíteni, és arról is, hogy a munkahelynek már a jelentkezésnél nagyobb felelősséggel kell állást foglalnia: *támogatja-e a fiatal továbbtanulását?* A jelentkezés időszakában nemcsak a személyzeti-oktatási előadóknak vannak feladataik. A tapasztalatok azt mutatják, hogy a gazdasági és mozgalmi szervek együttműködése nélkül, a kiválasztással kapcsolatos problémák erőteljesebbek.

Miben szükséges az összehangolt munka? Mindenekelőtt a feltételek figyelmesebb vizsgálatában. *Több hozzászóló is hangsúlyozta például annak fontosságát, hogy a munkában való helytállás, a rátermettség mellett, a helyes politikai szemlélet is az alapvető követelmények közé tartozik.* A tanulóközösségekben nagy visszahúzó erőt jelent az apolitikus magatartás — jegyezte meg az egyik SZET-es hallgató — s amellett a munkahely is bizonyítványt állít ki magáról: *milyen „kádernek" biztosította a kedvező tanulási lehetőséget?*

Szükség van a példamutatásra

Akadnak olyan szolgálati főnökségek is — szerencsére egyre kevesebb — ahol a példamutató munkát sem tartják fontos szempontnak. Csak a statisztika kedvéért foglalkoznak a jelentkezésekkel, *így aztán nem csoda, hogy a felületes kiválasztás rossz fényt vet a helyi vezetők káderpolitikájára.*

A becsületes, szorgalmas munka mellett — egyebek között — a társadalmi aktivitás is fontos feltétele annak, hogy a fiatal kiérdemelje a SZET nagyfokú tanulási kedvezményét. Az egyik járműjavító üzem személyzeti előadója elmondta: *ők elsősorban a KISZ-szervezettől kérnek véleményt, a tanulni szándékozó fiatal közösségi magatartásáról.*

Az ankétok során egy másik felszólaló úgy vélekedett, hogy a jelentkezés időszakában javítani kell a helyi propagandát is. A munkásfiatal ne véletlenül értesüljön az újabb lehetőségről — mondta — és elhatározásához kapjon bátorítást. Az ösztönzésből érezze, hogy a kollektíva tagja marad az egyetemi, főiskolai évek alatt is.

A tájékoztatás színvonalának javításában, a felvilágosító nevelő munkában, *a szakszervezeti szervek közreműködésére is szükség van.* Ha a jelentkező fiatallal időben sikerül megértetni, hogy a tanulás előnyei mellett, vannak nehéz időszakok is, s a követelmények teljesítésében neki kell bizonyítania, jobban megfontolja tanulási szándékát. Többen is hangsúlyozták: *az előzetes beszélgetések feltétlenül szükségesek ahhoz, hogy a SZET-re jelentkező fiatal helyesen tudja megítélni saját kötelességét.*

Szívós akarattal

Nem lehet figyelmen kívül hagyni a családi háttér vizsgálatát sem. A már végzett hallgatók elmondása szerint a tanulmányok sikerét az otthoni körülmények is jelentősen befolyásolják. A nyugodt tanulás biztosítása érdekében, a házastársak rendszerint önzetlenül vállalják az otthoni többlet feladatot. Körülményeik azonban nem mindig kedvezőek. Így aztán az erejüket meghaladó problémák rendezéséhez a munkahely segítségét igénylik. Az elmúlt évek intézkedései közül leginkább a bölcsődei, óvodai elhelyezések, üdülési lehetőségek és néhány esetben lakásgondok enyhítése említhető.

Nagyszerű érzés — mondta az egyik SZET-es hallgató —, ha a felvételi vizsga sikerül. Növekszik az önbizalom, a tanulási kedv. Mindkettőre szükség van, hiszen az egyetemi, főiskolai első évek nagy megpróbáltatást jelentenek. *A fizikai munka után, meg kell szokni a 8 órai tanulás körülményeit,* a másfajta szellemi koncentrációt, ismerkedni kell a tananyag elsajátításának módszereivel és meg kell tanulni a helyes időbeosztást is. Mindezt úgy, hogy a SZET-esek közben állandó fókuszban vannak. Magatartásukat, szórakozási, művelődési igényeiket, tanulmányi eredményeiket, a kedvezőbb feltételekkel induló, a jóval fiatalabb évfolyamtársak éber figyelemmel kísérik. *„Csatát nyerni" csak úgy tudnak, ha szívós akarattal tanulnak,* aktívan részt vesznek minden közösségi megmozdulásban, és ha a tanárok jóindulatú segítsége mellett, biztonságot adóan azt is érzik: *a munkahely „szorít" értük, visszavárja őket.* Ha a kezdeti nehézségeket az új tanulókollektíva megnyerésével, s a régi munkáskollektíva bizalmának megtartásával sikerül legyőzni, aligha fordulhat elő olyan kérdés, amelyet az egyik SZET-es hallgató így fogalmazott meg: *a tanulmányi évek alatt vajon hova tartozunk?*

Reális igények

A találkozón felszínre jöttek a visszailleszkedéssel kapcsolatos problémák is. Az ilyen tapasztalatokról természetesen a már végzett — diplomával rendelkező — fiatalok beszéltek. Észrevételeik, őszinte véleménynyilvánításaik minden bizonnyal hasznos tanulságot jelentenek a munkahelyi vezetők számára abban, hogy módszereiken — ahol szükséges — változtassanak. A fiatalok reális igénye: hogy az új munkakörről időben kapjanak tájékoztatást, számukra végzettségüknek megfelelő beosztást biztosítsanak, és bizalmatlanság helyett türelmes segítőkészséggel fogadják vissza őket.

Pálinkás Katalin

Minden kedden egész napos foglalkozás

Általános iskolai képzés a pécsi oktatási főnökségen

Jól sikerültek a bemutatkozó hónapok a pécsi oktatási főnökség munkájában. Az új intézmény hivatalosan ez év április 1-én kezdte meg működését, az állomás melletti új szociális létesítményben. Az épületet nem sokkal előbb adták át rendeltetésének, s benne kapott helyet, otthont, az oktatási főnökség is. Az első szakmai tanfolyamot május közepén indították, s a vontatási személyzet képzése azóta már rendszeressé vált. A mozdonyvezetők, vontatási vonatkísérők bentlakásos tanfolyamai mellett, jól megférnek az egyéb jellegű oktatások is. Így például jelenleg *a Győri Műszaki Főiskola előkészítő tanfolyama, és szeptembertől az általános iskola V—VIII. osztályának intenzív tagozata is ott működik.*

A többféle oktatás mellett külön érdemes szólni a főnökség általános iskolai képzéssel kapcsolatos tevékenységéről, amelynek kedvező lehetőségét a vasútigazgatósággal, a területi szakszervezeti bizottsággal és a pedagógusokkal való jó együttműködés biztosította.

Az igazgatóság oktatási előadóinak irányító, szervező munkája révén *a pécsi, kaposvári, dombóvári, gyékényesi, nagykanizsai és szekszárdi szolgálati főnökségektől 54 vasutas jelentkezett az oktatási főnökségen szeptemberben indított általános iskolai intenzív tagozatra.* Közülük az üzemfőnökség területéről 23-an, a pályafenntartási szakszolgálatoktól 18-an, jobbára vidéki dolgozók.

A foglalkozásokat minden héten a keddi napokon tartják. Ilyenkor a hallgatók reggel 8 órától délután 4 óráig tanulnak. A vidékről érkezők részére a főnökség szállást biztosít, a tananyag megfelelő elsajátítását pedig a négy osztály hallgatói számára 10 pedagógus segíti. Véleményük szerint, az első felmérő dolgozatok értékelése meglepően jó eredményt mutatott.

A teljes munkaidőben történő tanulás indokolttá teszi, hogy a hiányzásokat figyelemmel kísérjék. Az oktatási főnökség ebben a munkában is együttműködik a vasútigazgatósággal. A tagozatvezetők közvetlen kapcsolatban vannak a munkahelyekkel, hogy a mulasztással, tanulmányi előmenetellel kapcsolatos problémákról, időben és kölcsönösen tájékoztassák egymást. *Hideg István* oktatási főnök szerint az általános iskolai képzést saját tanfolyamuknak tekintik, annak sikeres lebonyolításáért felelősséget éreznek.

Jó volna, ha példájuk, eredményes tanulásuk, esetleg szakmai továbbképzésük másokat is ösztönözne a hiányzó osztályok pótlására. *A pécsi vasútigazgatóság területén ugyanis 2300 dolgozó nem rendelkezik a nyolc általánossal.* Ez még akkor is nagy szám, ha többségében idős korúakról van szó.

Pálinkás

SZABÓ BÉLA

...és te hol voltál akkor?

Márczi Zoltán a November 7. téren találkozott a leányával. Finoman szitált az őszi eső, melytől az úttest fényesen csillogott. A csúcsforgalom autóáradata elárasztotta a körutat. Az emberek egymást kerülgetve siettek esernyőik alatt. A lány önfeledt mozdulattal karolt az apjába.

— És most? — kérdőn nézett rá.

— És most elmegyünk valahova! — felelte az apa és az ernyője alá engedve lassan elindultak a Marx tér felé.

— Mondd apa, hova megyünk? — kérdezte másodszor is.

— Nézd, itt épül az új Skála — mondta és választ sem várt a feltett kérdésre, témát váltott.

— Ivett! Tudok itt a közelben egy jó kis helyet. Ott van a Vígszínház mögött. Nos, ha akarod ...

A lánynak tetszett az ajánlat, méginkább az étterem.

— Olyan mint egy régi vitorlás — mondta, amikor beléptek.

Márczi Zoltán az étlap gondos tanulmányozása után ételkülönlegességet rendelt, mellé egy üveg vörös bort.

— Most mi itt kettesben megünnepeljük a te teljes jogú állampolgárságodat — kissé sután hangzottak szavai, de ebben a környezetben semmi sem tűnt rendkívülinek.

— Rendben van apa. Te pedig elmondod, hol voltál tizennyolc évvel ezelőtt azon az éjszakán, amikor én megszülettem.

Márczi jellegzetes mozdulattal gyufáért nyúlt, lángra lobbantotta a gyertyát, és mesélni kezdett.

— Abban az évben Katalin-napkor esett le az első hó, s reggelre megváltozott minden. A tárgyak új formát vettek fel. Napokig havazott, majd észak felől dermesztő hideg áramlott és nem engedte, hogy olvadjon. A hó vastagon fedte be a földeket, a háztetők gerincét és tömött csomókban ült a fák ágain.

Anyával otthon ültünk. A cserépkályhában égtek a fahasábok és a homályt átfényesítették a lángok. Azokban a napokban már vártunk téged. Késtél. De elő volt készítve minden a jöttödre. Ingek, kabátkák megfoghatatlan tisztaságot árasztottak. Hallgattuk mint támad fel a szél. Sehova sem kívánkoztunk. Egyszercsak kopogtak. Köntösbe bújtam és az ajtóhoz mentem, ahol ott állt Fekete Sándor, az értesítő. Kezében jókora bot a kutyák ellen. Bajuszán leheletének nyomai deresedtek.

— Kutya időnk van! Azonnal indul a hóeke. Menni kell forgalmi kísérőnek — mondta ki egy szuszra, s mosolygott, mint aki ezzel a küldetését befejezte. A többieket már értesítette.

Az állomáson azt mondták csak végigszaladunk a vonalon és éjfélre otthon is leszünk. Így indultam el otthonról élelem nélkül.

A két háromhetvenötös gépen a legjobb mozdonyvezetők szolgáltak. Felvettük a Klíma hóekét, aztán menesztettek bennünket.

A szél a Bakony alján szinte viharossá erősödött, megmegdobta a Klímát és fémes zörejjel rázta az ablakokat. Hóviharba kerültünk.

— De hiszen ez esztelenség volt — szólt közbe a lány.

— Még nem tudhatod, mi az esztelenség! — mondta és folytatta: — Öten álltunk a vezérlőálláson. A külvilággal alig volt kapcsolatunk. A síneket az utolsó vonatok óta vastagon befedte a hó. Néha áthatolt rajtam egy kényszerképzet, hogy már nem is a síneken, hanem a földön gurulunk.

Kővári sovány arcát komorrá rajzolta a feszült várakozás. Ő kezelte az ekelapokat. Konrád bundás sapkája alól figyelte a pályát és szólt, ha hófúvásos helyhez értünk. Mint a tenyerét, úgy ismerte a vonalat. Bense, a kis, alacsony vontatási tiszt adta az utasításokat Kővárinak. Én a jelzőkürtön adtam a mögöttünk levő mozdonyvezetőknek a jelzést. Minden hordalékos hely előtt „féket ereszd meg"-et, mely azt jelentette, hogy nyissák rá jobban a gőzszabályozót.

— Hosszú, kétoldalas hófúvás — szólt Konrád, és máris csattant Bense parancsa: — ekelapokat le. Én tovább adtam a parancsot hátra és nekiindultunk a hófalnak. A fűtők szűntelenül tüzeltek.

Nagy figyelem kellett ehhez a munkához. Azzal az érzéssel érkeztünk S. állomásra, hogy a pálya mögöttünk szabad lett. Megfordultunk, hogy induljunk vissza. Kiálltunk a negyedikre. Fiatal főtiszt volt a menesztő. Hozta a rendelkezést, hogy tovább kell mennünk P.-be egy másik vonalra, mert a hóban elakadt egy személyvonat. A dízelmozdony egy tengellyel kisiklott, és a segélymenetnek utat kell törni. Az egész csak egy köpésnyi távolság — mondta, és megvillantotta lámpája zöld fényét.

Az átfúvásos helyek sűrűsödtek. A hómagasság egyre nőtt, helyenként már-már bentmaradtunk. Noha fűtöttük a vezérlőállást, a hideg utat talált a réseken. Egyszer megálltunk. Nem tudtuk áttörni a havat. Azonnal indultak visszafelé a mozdonyvezetők, de a gépek maguk alá gyűrték a havat. Az erőfeszítésben megfutottak a kerekek. Nem gondoltam, hogy kieshetünk, csak az járt mindannyiunk eszébe, hogy át kell törni az akadályt.

— És mit tettetek, amikor sikerült? ...

— Vad örömmel felüvöltöttünk. Még Kővári pogány arca is fénylett.

P-ben köpcös, mokány forgalmista fogadott bennünket. Bensével az első pillanatban összevesztek, hogy később megbékélve tárgyalják meg a tennivalókat. Feszült idegállapotban éltünk.

— A segélymenet útban van Ferencből — mondta — addig behozzák az üres személykocsikat. A vonat felét már visszahozták és azzal időben elvitték az utasokat.

Rég túl voltunk már éjfélen. A távíródrótok különös zenével fütyültek a szélben. Ekkor mentem be először a Klima belsejébe. Olyan belülről, mint egy búvárnaszád. Az acélhengeres részben padok és a padokon puha betétek. Vártuk a hajnalt.

Reggel újrakezdtük. A nyílt pályáról odalátszott a vonat. Táj csata után, a hósivatagban parányi szürke folt. Egy gyorsvonat maradványa. A Klimát leakasztottuk és a két géppel mentünk, hogy behozzuk a kocsikat, felszabaduljon az út a mozdonyhoz. Volt velünk egy Csertán nevű mozdonyfelvigyázó is. Nagy Gáborral, a fiatalabb mozdonyvezetővel ők kapcsolták le a gépeket. Olyanná váltak, mint Amudsen emberei. Hasoncsúszva bújtak a leakasztáshoz. A dermedt vas ragadt a hidegtől. Próbálták lazítani a csavarkapcsot, de az összehúzódva nem engedett. Fáklyázni kellett. És ez így történt a kocsiknál is.

Bense kezét lerántva adott jelt az indításra. És megkezdődött egy felejthetetlen küzdelem. Centiről centire nyertünk teret. Előre ... hátra. A hó feltorlódott a kerekek közé, a hajtórudakat eltömte. Mi lapáttal, szítóvassal, kézzel takarítottuk a havat, hogy egy kicsit is haladjunk előre. A gépek erőlködésétől hullt a szénpernye, és mi végtelennek tűnő idő múlásával egy métert haladtunk előre. Aztán a gépek visszatoltak és újra indultak. Egyszercsak valaki felordított örömében: megy ... megy ... megy! Csertán állt legelöl. Ő vette észre a bajt: — állj, állj ... az úristenit, hadd álljon. — Mire mi észbekaptunk, kisiklott.

Döbbenetes lett a csönd.

— Emberek, mi megtettünk mindent — mondta valaki. — Nincs más hátra, bemegyünk. Az első gépet leakasztottuk, és vert hadként, vonultunk vissza.

A segélymenet a késő délutáni órákban érkezett meg. A közeli laktanyából katonák, a faluból férfiak jöttek lapáttal és kezdték szaggatni a havat. A szél alább hagyott, de a hideg csontig hatolt. Nagyon éhes voltam. Konráddal átléptünk a közeli üzletbe. Csak nápolyiuk volt. Fél kilót vettem.

A második éjszaka a ferencvárosiak dolgoztak. Vatelinos ruhákban, mackósan mozogtak.

Reggelre megállt a havazás és a szél elcsendesedett. A gépeket behúztuk és félretettük az első vágányra. A felhők eloszlottak és tisztán ragyogott a hó.

Eltelt már több mint harmincöt óra, hogy eljöttem tőletek. Fáradtak voltunk és meggyötörtek. Amikor visszaérkeztünk és hazaértem, nem találtam otthon senkit. Anya érezve, hogy magára maradt, az első jelekre telefonon kért segítséget. Már kórházban volt és te megérkeztél. Üzenet várt az asztalon. Gyorsan megfürödtem és siettem utánatok ...

Eddig a történet.

Ivett nézte a gyertyacsonkot, melyen furcsa alakzatokat rajzolt a lefolyt viasz. Végül felemelte tekintetét és azt mondta:

— Én meg azt hittem, hogy te soha egy szeget sem tudsz beverni a falba.

Márczi órájára nézett:

— A mindenségit, hogy elszaladt az idő. Igyekezzünk, mert otthon meglepetés vár.

Felsegítette lányára a bundát és előre engedte maga előtt ...

Az ereszcsatornából még mindig folyt a víz. A körúti fákról lehullt levelek ázottan simultak az aszfalthoz és olyanná tették, mintha különös tapétát ragasztott volna valaki a lábuk alá.



Németi Judit: Örömvárók

Fazekas Lajos

RÁTALÁLNI

Rátalálni az igazra,
nekem karácsonyt jelent.
Rá figyelni — egy csillagra
mely ma mindnél fényesebb.

Rátalálni az otthonra.
Mindnyájunkat várjanak.
Útra kelünk, lépünk hóra
békességes ég alatt.

Rátalálni az emberre, —
ma, s a földön mindenütt
béke legyen jövőnk rendje,
s legyen hű társ is velünk.

Budaházi István

VONATOZNAK ÉVEIM

Vonatoznak éveim
dízelesítve
Tavaszból a Télbe.
Pipacs-színt a szemaforok
nem mutatnak.
Személyiség-jegyemet apám,
anyám váltotta meg.
Utazom.
Végállomás. Varjúseregléses
Tél közeleg.

Németh István

CSÜHÖSÖN

Mintha naplángjához közeledtem,
vagy a pokol tüzéhez közel —
de tudom élők vettek körül
izzadtam amint rakták a szenet
egy éhes gyomorba,
vagy nosztalgia mászott belém,
amit ők nehéznek — munkának
éreznek —
ablakjából a csühösnek, —
fotósnak való öröm szánt meg,
megfoghatatlan múlt,
leírhatatlan gyönyör,
amint nekimentünk,
vagy közéjük
a havas hegyeknek,
pisszegve — kattogva — fújva
műszerek menyasszony nyugtalanságával
és elértük a célt
oly természetesen.

Bencze József

TÉLI VONATON...

Füstös fülke a nyár:
bagószagú meleg,
a tikkadt utasok
inganak, lengenek.
Pici kis felhőkké
bolydult fel a pára,
s ködöt vont a vonat
jeges ablakára.

Színek és harmóniák

Megtettem télapói kötelességeimet: *szélesre tártam pénztárcámat, s Krőzust lepipálva megvásároltam mindazt, ami szeretteim kívánságlistájából megkapható volt.* Szerencsére famíliám tagjai mindkét lábukkal a realitás talaján állnak, s így nem kértek tőlem — pontosabban a Télapótól — se Toyota, se Trabant gépkocsit (mivelhogy az egyik ezért, a másik meg amazért nem szerezhető be egyik pillanatról a másikra — közvetlen karácsony előtt); még azt sem mondták, hogy fizessem be őket jövő nyárra egyesült államokbeli és mexikói IBUSZ-körutazásra. Pedig ama körút nem is kerül 100 ezer forintba — e körutazás szervezői igazán alapos és takarékos számításokat végeztek, s így jött ki a reális útiösszeg: 99 ezer 800 forint.

Ha hitveském és gyermekeim ily nagyravágyók lennének, most Télapó-mivoltomban sem kérkedhetnék, de ismétlem: ők oly módon szereznek nekem karácsony előtti örömöket, hogy egyetlen fillérrel sem kell többet költenem, mint amennyi pénztárcám maximális kiürüléséhez vezet. Nem kellett OTP-kölcsönt felvennem, írógépem és karórám nem vándorolt a zaciba, sőt: *még a jövő hétre is befizethettem a munkahelyi ebéd árát.* Emelt fővel nézhetek hát a tükörbe: valamennyien azt tettük, ami tőlünk telt.

Most jön a mindenki mindenkinek örömöt okoz játék: lányaim már tudják, hogy nincs Télapó (az iskolai ünnepségen egy nyolcadikos nagydiákot öltöztetett Mikulásnak a tantestület, ami kétségkívül a bölcs takarékosság jele — kevesebb vatta kellett a szakállhoz; s amikor a legényke mutáló-mélyített hangon ekként köszöntötte őket: „Szeeeervusztok, gyerekek, reméllem, jóóók voltatok", az osztály kórusban válaszolta: *„Szia, pajti, mi jók, és te?"*). Tudják, hogy a szülők a Mikulások, de hogy ne rontsák el anya-apa kedvét, úgy tesznek, mintha nem tudnák. Mi, szülők is tudjuk, hogy ők tudják, de hogy ne rontsuk el az örömüket, úgy teszünk, mintha nem tudnánk, hogy tudják. S miután már lányaim is meglepnek minket, feltehetőleg az idei karácsony estén is egyenként besettenkedünk majd a már feldíszített fenyőfához, hogy alá tegyük ajándékainkat, s néhány perccel később együtt csodálkozzunk: *„Nahát, milyen bőkezű volt az idén Télapó ...?!"*

December elején-derekán rendet teremtettem rendetlen szekrényemben, hogy legyen hol tárolnom ama szerény ajándékokat. S miután hipphopp nagy hirtelen téliszalámi és gyulai kolbász nagyhatalomból játéknagyhatalommá lettünk, ott a megannyi bűvös portéka: *a bűvös kocka, a bűvös golyó, a Bábel tornya, sőt a kígyó is.* Korszerű játékok ezek, nem holmi divatjamúlt ólomkatonák — használatukhoz logika is kell. S e tulajdonságuk fölöttébb tetszik nekem. Itt van például a kocka: az egyik oldala zöld. Aztán néhány csavarintás, és vörösre vált át... Hümmögök. Mennyire emlékeztet e kocka H.-ra, aki négy évtizeddel ezelőtt még szürke volt, mondhatnám azt is: jellegtelen. Ám nem sokkal később már zöldre váltott át. Annyi logikája volt, hogy nagyon zöld ne legyen (mondhatnám úgy is: nem volt zöldfülű), így a nagy világégés után csak kis ideig kellett ismét szürkévé válnia, hogy aztán valamennyi látható kockáját vörösre állítsa. Éppen huszonöt esztendővel ezelőtt már nagy gyakorlata volt a színes kockák gyors forgatásában, a szürkét átugorva lett azon melegében zöld, hogy — szerencsére rövid — zöldellés után terepszínű gúnyába bújva kússzon át a határon. Hogy ma, valahol a távolban, van-e színe egyáltalán, nem tudom. De szerencsére H. színváltozásai már nem az én recehártyámat ingerlik.

Vagy itt a Bábel tornya, amelynek forgatásához ugyancsak logika kell. Aki nem ismerné, annak elmondom: *ezt a játékot is forgatni kell, méghozzá úgy, hogy az azonos árnyalatú színek kerüljenek egy sorba.* Ez sem megvetendő ötlet. Mert ha az összes golyót összekeverjük, előadódhat, hogy egy enyhébb vörös kerül az enyhén zöld mellé. Kétlem, hogy jól érezné ott magát; a játék azt kívánja — és én is úgy tartom helyesnek —, hogy a vörös valamennyi árnyalata egy oszlopba tömörüljön. Ha ez a színegység megteremtődött, a többi már valóban gyerekjáték: *a középvörös golyóknak köszönhetően a színharmónia nem lesz se túl harsány, se túl halvány.*

Néhány társasjáték is rejtezik szekrényemben: csaknem olyanok, amilyenekkel gyermekkoromban én raboltam el értékes időt a tanulástól. Csaknem — de mégsem; a nevük ugyanis megváltozott. Emlékeznek a *„kapitali"-ra?* A velem egyidősek alighanem igen: ama játékból azt tanulhattuk meg — hogyan lehet meggazdagodni. A „kapitali" most nem kapható, kapható viszont a *Gazdálkodj okosan!* elnevezésű játék. Sokban hasonlít az elődjéhez, meg a valósághoz is. Ma ugyanis a gazdálkodásra késztetett vállalatoknál nem az a kérdés: *hogyan lehet meggazdagodni, hanem: hogyan lehet a szintet tartani.* Mivelhogy az sem csekélység ... S ki ne emlékezne a *„Ne hagyd magad kidobni!"* felszólítást közlő társasjátékra? Nevét az idő tájt kapta, amikor bizony meg kellett kapaszkodni, ha valaki nem akart kidobódni — az utcára kerülni. A mai játékban ugyanúgy van tábla, dobókocka, négyszer négy színes figura — ám az elnevezés mégis más: *„Érj utol, ha tudsz!"* Erre mondják pestiesen — okkal! —, hogy: *micsoda különbség!*

Lányaim rebesgették, hogy jó lenne egy villanyvonat is. Otthoni fenyőfánk alá nem hoz ily körbe-körbe futó játékszert a Télapó. A napokban hallottam ugyanis — illetékes helyen —, hogy jövőre hoz valódit: 67 kilométer hosszú pályát a szegediek és valamennyi arra járó utas örömére. Olyant is hallottam — nem válok pletykássá, ha elfecsegem —, hogy a következő években talán a korábban feltételezettnél is több helyen száguldhatnak majd a villamos vontatású szerelvények.

Mivelhogy — s ezt szeretném hangsúlyozni, tiszteletteljes nyomatékkal — nemcsak a gyermekjátékhoz, hanem a felnőttek nagybetűvel írott játékához, az Élethez is egyre több logika kell. S a logika feltételezi — megköveteli! — a színharmóniát is.

F. T.

Száz szál gyertya

A címet nem az ismert betyárnótából idézem. Mire e sorok megjelennek, azaz elérkezünk a karácsonyi ünnepek estéjéhez, *Balatonfüreden, a Vasutasok Általános Biztosító Egyesület üdülőjének ebédlőjében száz kis gyertya ég.* A gyertyákat fenyőgallyacska övezi és mindegyik mellett egy aprócska ajándékcsomag. Az asztalokat pontosan száz, munkában elfáradt, idős nyugdíjas vasutas üli körbe, és mielőtt az ünnepi vacsorát tálalnák, bizonyára felcsendül majd egy-egy karácsonyi ének is.



A sakkozóknak mindig akadnak szurkolóik

— *Nemigen szokott, legfeljebb a zenegépből* — mondja *Birkás Gyula*, az üdülő igazgatója — *mert vendégeink úgy elérzékenyülnek, hogy enni is alig tudnak.*

Az öreg embernél az elérzékenyülés könnyen megy. Különösen, ha olyan környezetbe kerül, mint amit a vasutasszakszervezet biztosít Vonyarcvashegyen és itt a balatonfüredi üdülőben telente, térítésmentesen hétszáz kevés nyugdíjjal rendelkező vasutasnak.

Az ünnepek előtt — amikor ott jártunk — kint morcos volt az idő, de bent a fűtőtestek meleget árasztottak.

A társalgó egyik asztalánál ultiparti, a másiknál sakkcsata dúlt, a harmadiknál beszélgető, kézimunkázó asszonyok töltötték az időt. A presszórészben szellemi vetélkedő folyt, mások a szobájukban olvastak, rádióztak, vagy csak pihentek.

Itt is, ott is bekéredzkedtem néhány percre a társalgókba, és nem győztem jegyezgetni:

— *Már az állomáson különbuszal vártak minket* —, meséli a 74 esztendős Gizella néni, *özv. Bőcze Józsefné*, aki Bátaszékről érkezett. — Olyan szeretettel fogadtak, mintha valamelyik gyermekemhez érkeztem volna.

— *Az elhelyezésünk, ellátásunk, a szórakozásunkról való gondoskodás minden várakozást felülmúlt* —, veszi át a szót *Varsányi Józsefné*, aki szívbeteg férjével együtt már nem először élvezi a szakszervezetnek ezt az egyhónapos, díjmentes üdültetését. Az üdülő szomszédságában van a hírneves Füredi Szívkórház, ahol nemcsak az ő férje —, a valamikori motorkocsivezető — kap szakszerű kezelést, ha kell, hanem az üdülők közül bárki, aki rászorul.

De tartsunk egy kis sorrendet.

Az ünnepélyes fogadtatás után minden beutalt orvosi vizsgálaton vesz részt, egészségügyi kartont kap, s ennek alapján veheti igénybe a különböző gyógykezeléseket. Az orvos — szombat-vasárnap kivételével — minden nap rendel, egy ápolónő, ha kell, éjszaka is kéznél van.

— *Ha lehet, itt azért ne nyögjön az ember* — mondja vidáman egy pirospozsgás bácsi: *Vámos Ferenc*, aki több mint három évtizedig kapusként szolgált a Keleti pályaudvaron.

— *Könnyű magának, kolléga* — szól halkan a 71 esztendős *Márton József*, aki Makóról érkezett, nemrégiben súlyos infarktuson esett át, de itt, a szívkórház szomszédságában biztonságban érzi magát. És persze nem győzi dicsérni ő is a kitűnő ellátást, és különösen az üdülőszemélyzet türelmét, mert azért akad a beutaltak között zsémbes —, mindenben hibát kereső — öreg ember is.

— Az üdülő vezetőjének mi a véleménye erről?

— *Csak az — mosolyog* Birkás Gyula —, *hogy egyszer mi is megöregszünk. Mi is hordozunk majd rigolyákat, és jól fog esni, ha ezt elnézik, vagy megértik az utánunk jövő fiatalok.* Egyébként naponta arra intem a személyzetet, hogy türelem, türelem. Ezek az emberek, akik telenként egy hónapot töltenek itt az üdülőben, minden emberi gyengeségük ellenére megérdemlik, hogy jól érezzék magukat, hiszen ez az a korosztály, amely nagyon nehéz körülmények között lehelt újra



Hasznos időtöltés

életet a II. világháború vérzivatarától szétszaggatott vasútba.

Közben járjuk az épületet, nézzük az elhelyezésüket. — Egy-kétágyas szobák, teljes komfort, egyharmad részükben nemcsak rádió, de televízió és hűtőszekrény is van. Napi háromszori étkeztetés, a diétásoknak külön igény szerint.

— A rádió, tévé, könyvtár, presszó, társasjátékok és szellemi vetélkedőkön kívül milyen szórakozási lehetőséget biztosít az üdülő?

— *Függetlenített kultúrosunk van, Mester Hedvig, fiatal, agilis teremtés, aki — többek között — a következő programot kínálja az üdülőknek: környezetismerkedési séták, színes filmvetítéssel összekapcsolt TIT-előadások, fél- vagy egésznapos kirándulások autóbusszal Veszprémbe, Zircre, Pannonhalmára, Tapolcára, Herendre, Hévízre, Nagyvázsonyba, Tihanyba, házi vetélkedők, népművészeti vásárlással egybekötött kiállítások, író-olvasó találkozók, közös éneklés, játék, kézimunka délelőttök, és ha befagy a Balaton —, akinek mozgási lehetősége megengedi — akár fakutyázás is.*

— Meddig tart a kispénzű nyugdíjas vasútasok téli üdültetése?

— *Október 1-től április 30-ig. Havonta száz vendéget fogadunk.*

— Kin, vagy kiken múlik az, hogy ide valóban, az erre leginkább érdemesek és rászorultak kapjanak egyhónapos beutalót?

— A nyugdíjas szakszervezeti bizottságok javaslata alapján a szociális bizottságok döntik el, hogy kit részesítsenek ilyen üdültetésben.

A beutaltakkal való beszélgetésekből kiderül, hogy a szociális bizottságok tagjai szinte személy szerint ismerik a vasút nyugdíjas öregeinek a gondjait, s igyekeznek enyhíteni ezeket. Ez a tudat végtelen hálával, jóérzéssel tölti el az itt pihenő embereket. Íme néhány elismerés:

— *Azt is tudták, hogy a férjemnek ebben a hónapban mindenképpen ide kell jönni a szívkórházba kezelésre, s úgy könnyítettek rajtunk, hogy én is itt lehetek.*

— *Nemcsak azt tartják számon, hogy én tíz gyereket neveltem, és tizenhárom unokám van, hanem még azt is tudják, hogy amíg itt leszek, megérkezik a tizennegyedik kisunoka is. Hát tessék mondani — csillog a szeme a 74 éves néninek — nem aranyosak?*

— Én ötven évvel ezelőtt szó szerint, „befociztam" magam a vasútra. Asztalos voltam a dunakeszi járműjavítóban. Csak az a baj, hogy kevés a nyugdíjam. Gondolom, hogy így esett rám is a választás. De hát itt már — bármilyen jól érezzük magunkat az asszonnyal — *legfeljebb csak gombfocizhatok...*

— Amikor én férjhö mentem, nászútról nem is álmodhattunk. Most öregségünkre aztán kaptunk itt az uracskámmal egy olyan szépen berendezett szobát, hogy mondtam is, Mihálynak: *ne nyitogasd már annyit az ablakot lelkem, mert a boldogságtól úgy kiröpülök, mint a madár.*

Sorolhatnám hosszan a kis öregemberek megnyilvánulásait, mert úgy nyiladoznak itt, ebben a szívmeleg közösségben, mint egy-egy hosszabban tartó napsugaras őszön a másodszor is virágot bontó öreg gesztenyefák.

Dávid József



Készül az ízletes ebéd (Karff István felvételei)

Nyugállományba vonuló vasutasok kitüntetése

A Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa — nyugállományba vonulásuk alkalmából — több évtizeden keresztül végzett példamutató munkájuk elismeréséül a

MUNKA ÉRDEMREND EZÜST FOKOZATA

kitüntetésben részesítette: Bodzai János lemezlakatos csop. vez., Északi Jj. Ü.; Hartung István szerelő csop. vez., BBFF Pécs; Hevesi Kornél körz. árutárnyítót, Füzesabony Körz. Üzemfőn.; Horváth József mozd. lakatos csop. vez., Kiskunhalas Körz. Üzemfőn.; Sánta Barnabás tűzikovács irányító művez., Miskolc Jj. Ü.

MUNKA ÉRDEMREND BRONZ FOKOZATA

kitüntetésben részesítette: Abonyi Ferenc vonatkezelőt, Szolnok Körz. Üzemfőn.; Beszterczei József villamos ügyint., Bp. Vasútig.; Katkó Balázs karbantartó villanyszerelőt, Záhony Vont. Főn.; Komláti Mihály személyz. ügyint., Szombathely Vasútig.; Korontos Miklós mozd. vez., Dombóvár Üzemfőn.; Marsi Imre műsz.-gazd. tanácsadót, Bp. Építési Főn.; Molnár Béla műszerészt, Szeged BBFF; Molnár Lajos vonatvez., Miskolc Körz. Üzemfőn.; Szalai István állomásfőn., Szeged Körz. Üzemfőn.

A közlekedés- és postaügyi miniszter

KIVÁLÓ MUNKÁÉRT

kitüntetésben részesítette: Almási Józsefné ügyint., Bp. Vasútig.; Barcsai Márton oszt. vez., MÁVTI; Ceglédi István ügyint., Miskolc Vasútig.; Czimmerl Imréné kocsitisztítási csop. vez., Bp. Nyugati áll.; Gáll István műsz.-gazd. tanácsadót, Debrecen Vasútig.; Horváth József blokklakatost, Celldömölk BBFF; dr. Jávor Antal műsz.-gazd. tanácsadót, KPM Vasúti Főoszt.; Karsai Miklós előmunkást, Debrecen Építési Főn.; Pergel Jánosné konyhai dolg., Nagykanizsa Üzemfőn.; Petrovics Imre tolatásvez., Miskolc áll.; Rajhóczki János segédmunkást, MÁV Vill. Felsővez. Építési Főn.; Verók Pál szolg. vez., Szeged Osztószertárfőn.; dr. Udvarhelyi Dénes szakkönyvtári ügyint., KPM Vasúti Főoszt.

MINISZTERI DICSÉRET

kitüntetésben részesítette: Czomba Lajos motorvez., Bp. Ferencváros Vont. Főn.; Dóra Lajos felépítm. munkavez., Terézvárosi Pft. Főn.; dr. Farkas József ügyint., KPM Vasúti Főoszt.; Fenyvesi Mihály munkaügyi ügyint., Komoró áll.; Kósz Lajos vonalgondozót, Nagykanizsa Pft. Főn.; Lukács István személyzeti vez., Bp. Épületfenntartó Főn.; K. Molnár Sándor előmunkást, Békéscsaba Pft. Főn.; Nagy Miklós mozd. vezetőt, Debrecen Körz. Üzemfőn.; Rusznyák Miklós raktárnokot, Győr Körz. Üzemfőn.; Strobán György vonatmen., térfelvigyázót, Hatvan áll.; Tarr Lajos vízvez. szer. csop. vez., Bp. MÁV Magasépítési Főn.; Zuggó Jenő felügyeleti pályamestert, Tapolca Pft. Főn.

A MÁV vezérigazgatója

VEZÉRIGAZGATÓI DICSÉRET

kitüntetésben részesítette: Balajti János gyártás- és műveletiervezőt, Miskolc Jj. Ü.; Bátok Ferenc forg. okt. tisztet, Miskolc Gömöri áll.; Bereczky Gyuláné üzemelszámolót, Veszprém Pft. Főn.; Blum János lakatost, Székesfehérvár Jj. Ü.; Bokros Jánosné munkaügyi ügyint., MÁV Szak- és Szerelőip. Főn.; Dani Zoltán ügyint. csop. vez., Szeged Vasútig.; Firgi János váltókez., Bp. Kelenföld Körz. Üzemfőn.; Füle József beruh. ügyint., Debrecen BBFF; Gayerhosz Antal lakatost, Bp. Hídépítési Főn.; Gera Pál vonalbejárót, Kecskeméti Pft. Főn.; Gyenei János mozd. vez., Bátaszék



Szücs Zoltán, a MÁV vezérigazgatója átadja a kitüntetést Török Áron raktárnoknak

(Laczkó Ildikó felvétele)

Üzemfőn.; Hágen László munkavez., Miskolc Tiszai Pft. Főn.; Honecker István szénátvevőt, Hámán Kató Szertárfőn.; Horváth István munkaügyi vez., Szolnok Körz. Üzemfőn.; Zs. Kiss Sándor előmunkást, Bp. Ferencváros Pft. Főn.; Klagyivik János előmunkást, Vác Pft. Főn.; Kocsis Károly vonatvez., Dombóvár Üzemfőn.; Kocsis Lajos jegykiadó sorompókezelőt, Szombathely Körz. Üzemfőn.; Kovács Ferenc mozdonyvezetőt, Szeged Körz. Üzemfőn., Kun János vonalgondozót, Hatvan—Salgótarjáni Pft. Főn.; Lehotkay Károly raktárnokot, Szeged Körz. Üzemfőn.; Lekner János tolatásvez., Felsőzsolca áll.; Magyar Mihály vonatvez., Püspökladány Körz. Üzemfőn.; Marsó László betan. munkást, Dombóvár Építési Főn.; Megyeri György váltókez., Békéscsaba Körz. Üzemfőn.; Molnár Miklós kárpitos csop. vez., Szombathely Jj. Ü.; Nagy János vonatkezelőt, Celldömölk Körz. Üzemfőn.; Németh Lajos vonalgond., Szekszárd Pft. Főn.; Papp János kazánfűtőt, MÁV Számítástechnikai Ü.; Pálfalvi István elektrikust, Landler Jenő Vill. Vonalfőn.; Pásztor János kertészt, Jászkisér Építőgépjav. Ü.; Peczár István polg. véd. törzspar., Győr Körz. Üzemfőn.; Sági II. László motorvez., Bp. Ferencváros Vont. Főn.; Sárvári Andrásné ügyint., Nyíregyháza Pft. Főn.; Serényi Györgyné ügyint., Pécs Vasútig.; Simon János áll. kocsiintézőt, Pécs Üzemfőn.; Sipos Sándor váltókez., Tapolca Körz. Üzemfőn.; Somogyvári István oktatótisztet, Pécs Üzemfőn.; Szabó Józsefné takarítónőt, Záhony áll.; dr. Szilágyi Erzsébet főorvost, MÁV Kórház és Közp. Rend. Int.; Szmolik Gusztávné munkást, KPM Vasúti Főoszt.; Tar László pályamunkást, Miskolc Pft. Főn.; Tóth István művez., Landler Jenő Jj. Ü.; Török Áron raktárnokot, Debrecen Körz. Üzemfőn.

Veteránok találkozója

Minden bizonnyal emlékezetes marad november 24-e annak a közel száz vasutas nyugdíjas párttagnak, akik meghívót kaptak a szombathelyi szertárfőnökség tanácstermébe, a *Kommunisták Magyarországi Pártja* megalakulásának 63. évfordulóját megünneplő rendezvényre.

Már az is figyelmességre vall, hogy a vasúttól, a vasúti pártszervezetektől elkerült és a lakhely szerinti szervezetekbe tevékenykedő elvtársakat külön-külön személyesen hívtak meg.

A csomóponti pártbizottság és a Magyar—Szovjet Baráti Társaság helyi csoportjának rendezvényén szovjet elvtársak és a különböző szolgálati helyek képviselői is részt vettek. Az ünnepi megemlékezést *Solymosi Tibor*, a csomóponti pártbizottság titkára mondta el. Az évforduló jelentősége mellett beszélt az idősebbekkel való kapcsolatról, törődésről. Elmondta a nyugdíjas vasutasoknak a MÁV-nál, valamint a volt munkahelyükön végbement és várható változásokat.

TANÁCSKOZÁS BÉKÉSCSABÁN AZ INFORMÁCIÓS MUNKÁRÓL

A vasutas-szakszervezet információs bizottsága nemrég Békéscsabán, a vasutas művelődési házban tartotta ülését. A kihelyezett ülésen beszámoló hangzott el a békéscsabai pályafenntartási főnökség szakszervezeti bizottságának információs munkájáról. Ezt követően olyan fontos kérdéseket vitattak meg, amelyek a dolgozók széles rétegeit érintik és amelyek az információáramlás útján kerülnek felszínre.

Az információs bizottság végül tájékoztatót hallgatott meg a művelődési ház munkájáról. *Dányi Pálné* igazgató elmondotta, hogy az intézmény sokrétű munkája, programjaik népszerűsége, a bejárók klubjának a sikere jól példázza, hogy van igény a kulturált időtöltésre, a munkásművelődésre. A bizottság megállapította, hogy a békéscsabai vasutasok művelődési háza a demokratikus fórumoknak is kedvelt otthona.

(Fogas)

Elfogytak az ismerősök

A Szolnokot 1944. június 2-án ért angolszász bombatámadáskor a vasútállomás szinte teljesen megsemmisült. A detonáció vasút-skatulyákból épített tornyokat, s hozzá a felszaggatott sínekből támasztott létrát. A közlekedés leállt. Azután még további három nagyobb légitámadás érte a várost.

1944. november 4-én Szolnok felszabadult. A romok eltakarítása, az újjáépítés még aznap megkezdődött. A kemény munka nyomán hamarosan megindult a vasút. *Magas, 50 év körüli ember irányította a kezdeti, bizonytalan lépéseket.* Kért, szervezett, dolgozott. Vasutas volt. Állomásfőnökhelyettese a palyaudvarnak. Azután állomásfőnökök váltották egymást, de a helyettes, a munka szervezője, irányítója *Kis Béla*, maradt.

1952-ben ment nyugdíjba.

Erdélyben született, a millenneium évében vasutas családból. Mire huszonegynéhány éves korában Cegléden forgalmista lett, már végigjárta a forgalmi munkakörök létrafokait. Igazi otthonára Szolnokon lelt. *Szerette a vasutat, érte dolgozott.* Látta rombadőlni és romjaiból újraéledni.

Abban az évben, amikor nyugdíjba ment, már valahol megfogalmazódtak azok az elképzelések, amelyek egy új Szolnokot képzeltek a Tisza partjára. Valamit ő is hallott a nagy rekonstrukciókról. De az idő haladt, s ő már nem vehetett rész a nagy tervek megvalósításában. *Egy ideig még ki-kijárogatott a pályaudvarra, együttélni kicsit a vasúttal.* Aztán új emberek jöttek, s s egyre kevesebb lett a régi ismerős.

Aztán megépült hazánk legkorszerűbb pályaudvara. A változás előtti emlékeknek szinte nyomuk sem maradt. Az eltelt idő meglassította az öregedő ember lépéseit. *Néha egy év is eltelik, mire Kis Béla újra vasutat lát. Őt azonban akkor se veszik észre...*

Szolnokiak! Él a városban egy ember, aki 1952-ig egy volt a vasúttal, s akit azóta elfelejtett a vasút. Az állomás építésének 125. évfordulójára készülődve még megcsillant a remény. *Akkor ugyanis emberek jöttek a múzeumtól, riporterek a laptól, kollégák az állomásról. Kérdezték, meséltették a múltról.* Ünnepi hét volt. Azóta újabb évtized telt el, s az állomáson már nincs ismerőse. Nincs kinek elmondania, hogy jó volna látni még ezt az új vasutat. Belülről. Kicsit úgy, mint régen.

Igen, arra gondol, hogy felajánlhatná valaki — esetleg egy szocialista brigád —, számára ezt a lehetőséget...

Vizsy Ferenc

Alapító munkásőrök

Egyidőben két „hadsereget" szolgálnak

A velem szemben ülők nemcsak bajtársai egymásnak, hanem barátai is. Hazánk történelmének igen fontos, ugyanakkor zivataros napjaiban, heteiben, hónapjaiban kötöttek életre szóló barátságot. Igaz, 1956-ban mindnyájan fiatalabbak voltak. Nem gondolkodtak sokáig: *szó nélkül tették azt, amit tenniük kellett.*

Mindegyikükből, akár órákon át áradhatna a szó, a visszaemlékezés, mondanivalójuk bőven akad. A barátok, harcostársak — akiknek bizony jónéhány ősz hajszál villan meg a fején — vasutasok voltak az ellenforradalom idején, és az is jellemző négyőjükre, hogy a



Tóth Lajos



Kertész Gyula

munkásőrségbe is egyazon időben álltak be. *Kertész Gyula, Dévényi Gyula, Tóth Lajos, Matkó Lajos.*

A munkásőrség közelgő évfordulója kínál apropót ahhoz, hogy visszaemlékezéseiket, vallomásaikat rögzítsük. Az alapítótagok a nehéz időszak közepette — saját hitükből fakadóan — *egyszerre két „hadsereget" is szolgáltak.* A vasutas és az összekovácsolódó munkásőrséget.

— Sokan kérdezték már, hogyan is zajlottak akkoriban az események? Gondolkodtam-e azon, hová álljak, mit csináljak? — kezdi a beszélgetést *Kertész Gyula.* — Nagy dilemmában nem voltam: 1945 előtt, csatlakozva a szovjet hadsereghez, partizánként már közel kerültem a forradalmi mozgalomhoz, a fegyverekhez. Ilyen előzmény után, 1956 októberében, nekem sem volt könnyű a helyzetem. A MÁV Debreceni Igazgatóságán osztályvezető feladatokat láttam el, és az ellenforradalom kirobbanása utáni napok egyikén valaki figyelmeztetett: *meneküljek, mert keresnek az ellenforradalmárok.* Kénytelen voltam illegalitásba vonulni, de itt maradtam Debrecenben. Jelentkeztem a debreceni pártbizottság épületének védelmére, ezután pedig nem tagadhattam meg vasutas mivoltomat: *a szovjet hadsereggel együttműködve biztosítani kellett a vasúti szállítás zavartalanságát.*

Máris az események kellős közepénél tartunk, no meg a vasútra háruló nagy szerepnél. Biztosítani kellett a szállítást... De hogyan? Erről beszélgetőpartnereim egymás szavába vágva mesélik, hogy egyszerre el kellett látni a vasúti feladatokat, képviselniük kellett a népgazdasági érdekeket (élelmiszerszállítás), biztosítani kellett nemcsak a hazai, hanem a nemzetközi személyforgalmat is.

— *A mi dolgunk akkor az volt, hogy megtaláljuk azokat az embereket, vasutasokat, akik a proletárhatalom megvédését és a vasúti munkát tartják elsődlegesnek* — idézi vissza az akkori időket *Dévényi Gyula.* — Egyáltalán nem volt könnyű dolgunk, hiszen miért éppen a vasutasok körében lett volna minden egyértelmű. Arra számítottunk, hogy a vasút iránti hűség mindenkiben megmaradt, és arra, hogy igen sok volt társaink között a munkásmúlttal rendelkező ember. Ezek fegyelmezettek voltak, ismerték a szervezettséget. *Október végétől decemberig csak arra gondolhattunk, hogy megindítsuk a vasutat.* Senkinek nem kell bizonygatnunk, hogy a *Záhony—Debrecen—Szolnok—Budapest* közötti fővonal az ország szempontjából rendkívül fontos.

Az 1957. februári munkásőrtoborzásnál — ilyen múlt után — szinte természetesnek tűnt számukra, hogy jelentkeznek. A Debrecen városi munkásőrség első alegységének jobbára vasutasok voltak a tagjai.

Az alegységre így gondol vissza *Matkó Lajos,* aki még jelenleg is aktív vasutas.

— Egy volt a célunk: *a munkában és a munkásőrségnél egyaránt helytállni.* Az alegység átlagéletkora harminc-öt-negyven év volt. Mi akkor éreztük igazán, hogy érdemes volt a nehézséget vállalni, amikor 1957. április 4-én felvonultunk Debrecen főutcáján, a Vörös Hadsereg útján. Éreztük, hogy bennünk bízva megnyugodott a tömeg.

Tóth Lajos már nyugdíjas, de mint aktív munkásőr, a munkásőrség Debrecen városi parancsnokságán amolyan mindenes. Most is *Szücs Imre* városi parancsnoknak segédkezik valamilyen fontos irat elkészítésében. Hogyan vélekedik a parancsnok az alapító négy vasutas munkásőrről?

— *Példamutató az ő helytállásuk. Hitüket, tenniakarásukat mindenkor követendő magatartásként állíthatjuk fiataljaink elé.* A nyugdíjba vonultak sem lettek hűtlenek a munkásőrséghez. Ellenkezőleg, felszabadult idejüket, energiájukat ma is a testületnek áldozzák. A propaganda szervezési csoportnál tevékenykednek és — érthető módon — jó összeszokottságukat, MÁV-os voltuk is bizonyítja. Közösek az emlékeik, egyként idézhetnek vissza nehéz és örömteli perceket, az 56-os időkből és a megalakulásról is.

A parancsnok szavait hallgatva látni rajtuk, hogy kicsit feszélyezve érzik magukat: *nem igénylik ők a túlzott dicséretet, helyette inkább mindig újabb és újabb feladatokra várnak.* Tennivaló most



Matkó Lajos

1981-ben is akad bőven. Ilyen például a fiatalok nevelése, szolgálatra való felkészítése, politikai ismereteinek bővítése. Tóth Lajos szerint ezzel nincs különösebb gond.

— Jó előiskola fiatal munkásőreinknek az Ifjú Gárda, a határőrség, de a kormányőrség is. Azt tapasztaljuk, hogy a debreceni üzemek, gyárak, különböző gazdasági egységek jelentős része elismeri a fiatalok ilyen jellegű tevékenységét. Nekünk vasutasoknak — a hagyományok miatt — mindig többet kell tennünk. *Most is két „hadsereget" szolgálunk.*

Kiss Dezső Péter



Dévényi Gyula

Márta és a férfiak

Vasutas és munkásőr — mindkét testület fegyelmet, tudást és elhivatottságot követel. Ha pedig egy ember mindkettőnek elkötelezettje, akkor szép példáját mutatja az erős akaratnak, az edzettségnek és a haza szeretetének.

A békéscsabai vasutas munkásőrszakasz tagjai október 27-én értékelték a szocialista munkaversenyben nyújtott teljesítményüket. Jó volt hallani a harmadik raj parancsnokát, amikor a szakasz egyetlen női tagjának — *Kisné Balogh Mártának* a munkájáról szólt.

— Márta nemrég jött vissza a szakaszhoz. Az utóbbi két évben ritkábban lehetett szolgálatban látni, mert gyermeke született. Amióta visszatért, a munkásőri feladatait kiválóan teljesíti. Politikai elvhűségével, szakmai munkájával és mindezek mellett anyai hivatásának teljesítésével, példaképül állítható a vasutas munkásőrszakasz tagjai elé.

A rajonkénti értékelés után *Szabó Imre* szakaszparancsnok minősítette a tavaszi és az őszi gyakorlatokat és az éves munkát.

A szocialista versenyben a harmadik raj lett az első, parancsnoka *Székely Lajos;* a második helyezett az első raj, a harmadik pedig a második raj.

Zacharidesz Jánosné

Gőzmozdonyok helyett

M 41-es dízelek az ünnepi forgalomban

November 23-án érkezett a celldömölki üzemfőnökségre a Ganz-MÁVAG által gyártott két 1800 lóerős M 41-es dízelmozdony.

A *Celldömölk—Pápa* közötti futópróba előtt *Szántó János,* a gyártó vállalat fejlesztési főmérnöke bemutatta a mozdonyokat az üzemfőnökség vezetőinek, szakembereinek, valamint az üzemeltetést és a javítást végző „vezéreknek", illetve szerelőknek.

A szakemberek az előadások után készségesen válaszoltak az érdeklődő vontatási dolgozóknak. Igaz, nem volt teljesen ismeretlen az új mozdony, mivel valamennyi érintettet Székesfehérváron már felkészítették a vezetésre és a javításra. Eljöttek az új járművek átadására a szovjet szerviz megbízottai is.

Előzetes tájékoztatás szerint az év végéig még négy ilyen típusú vontatójármű érkezik az üzemfőnökségre. A mozdonyokat a kötelező futópróba után forgalomba állítják. Celldömölkön úgy számítanak, *hogy a karácsonyi ünnepi forgalomra már ezek a járművek továbbítják a gyorsvonatokat a honállomás és Győr, illetve Szombathely—Győr, valamint a Göcsej-expresszet Zalaegerszeg és Boba között.*

Sz. Jakab



Sajtószemle

Mit írnak rólunk?

Vasutasok munkájáról, helytállásáról, példaadó szolgálatáról, közéleti tevékenységéről szólnak az itt következő írások, amelyeket megyei és üzemi újságokból válogattunk.

Fejér megyei Hírlap

Naponta 8–10 kilométer hosszú szakaszt járnak végig a vágánygondozók. Ellenőrzik, nincs-e a sínen repedés vagy törés, jól tartanak-e a hevederek, megfelelőek-e a leszorító csavarok.

A székesfehérvári pályafenntartási főnökség feladata a pálya forgalombiztonságának felügyelete, a vonalak tervszerű karbantartása és javítása. A pályafenntartók munkacsarnoka a szabad ég alatt van, műhelyük a pályatest, fejük fölött soha nincs tető.

Munkájuk alapja a felügyeleti kötelezettség. *Összesen 540 kilométer hosszú nyílt vonal gazdái, ezenkívül még 330 kilométer állomási átmenő vágányt, valamint 641 kitérőt is ők gondoznak.* A vonalhálózat öt pályamesteri szakaszra oszlik. A hatodik az úgynevezett gépesített mozgó pályamesteri szakasz, ők kisegítésként mindegyik területen dolgoznak.

Lelkiismeretes emberek a pályafenntartók. A kezelésük alá tartozó vasúthálózatról úgy beszélnek, mintha a sajátjuk lenne. *„Az én vonalam, az én szakaszom"*

Mecseki bányász

Az MSZMP Komló városi Végrehajtó Bizottsága értékelte a komlói vasútállomás tevékenységét. A gondosan összeállított jelentés szép eredményekről adhatott számot az utóbbi három esztendő műszaki fejlesztéseit vizsgálva. Ezek közé tartozik, hogy 60 korszerű teherszállító vasúti kocsit állítottak üzembe Komló és Pécsbánya-rendezőpályaudvar között, URH-készülékkel szerelték fel a város teherpályaudvarán dolgozó tolatómozdonyokat, s eltűntek a gőzösök, *ma már diesel-üzemű tolatómozdonyok rendezik indulás előtt a szerelvényeket.* A jövő — előreláthatólag a VII. ötéves tervidőszak — látványos fejlesztése lesz a Godisa—Komló szárnyvonal villamosítása.

A testületi ülésen joggal került első helyre a teherfuvarozás, hiszen a pécsi igazgatóság területén Komlón produkálják a legnagyobb rakodási teljesítményt: *24 óránként 7-8 ezer tonna áru berakása és elfuvarozása jelent feladatot.*

Nincsenek alapvető gondok a személyszállításban sem. A Komló—Dombóvár között közlekedő személyvonatok biztosítják a bejáró dolgozók gyors, kényelmes és zsúfoltságmentes utaztatását, s bár ezen lehetne javítani, alapvetően jók a csatlakozási lehetőségek is a Dombóvárról való továbbutazásra.

Hatvani Lenin MGTSZ

Kőművesként került a vasút szolgálatába, közvetlenül a felszabadulás után.

Évekig szakszervezeti aktivista és pártmunkás — sokáig alapszervezeti titkár —, közben tanul, képezi magát, hogy a vasútnál vállalt feladatának megfeleljen. Huszonegy esztendei szolgálat után, térközőrként megy nyugdíjba, 1965-ben. Persze, csak az állami szolgálatot hagyja ott, hiszen amikor az új társadalmi rend biztonsága forog kockán, a fegyvert is kezébe kapja. Ez történik 1957 márciusában, midőn *Felföldi István* és *Erdélyi Vilmos* szavára a vasútállomáson létre hozott munkásőri csoport tagjai közé sorol.

Juhász József immár, élete hetvenhatodik évében negyedszázados munkásőri szolgálatot tud maga mögött. Szívesen vállalja ma is a munkásőri szolgálatot, a kiképzés óráit. A kemény, szívós kis ember mindezt önként, belső kényszer, a tudatos szükség nyomán tette és teszi. Többször kapott kitüntetést, amire talán a legjobban büszke: *megkapta a Haza Szolgálatáért érdemérem ezüst, majd arany fokozatát.* És hogy visszavonulna? Eszébe sem jut. Példa előtte *Svábi Jani* bácsi, aki nyolcvan fölött sem válik meg az acélszürke munkásőrruhától, az idősebbekre szabott feladatoktól.

Dolgozók lapja

„Oroszlányi siker a MÁV tisztasági mozgalmában" címmel tudósítás jelent meg a Komárom megyei lapban. Ebből idézünk:

A szocialista városok: *Komló, Ajka, Dunaújváros, Százhalombatta, Várpalota, Leninváros, Ózd* és *Oroszlány* vasútállomásainak vállalása az idén is komplex vállalás volt. Magában foglalta a környezet- és egészségvédelem, az egészségügyi felvilágosítás, nevelés, az elsősegélynyújtás, a véradásszervezés feladatait. A vasút tisztaságáért jelszóval meghirdetett mozgalom ma már tömegeket aktivizál, mélységesen humanista céljaival.

A bíráló bizottság végül úgy döntött, *hogy az 1981. évi vándordíjat Oroszlány állomás kollektívájának ítéli oda.* A többi benevezett állomás között nem határozott meg sorrendet, ezzel is elismerve áldozatos munkájukat.

Az oroszlányi vasútállomás kollektívája többek között azzal érdemelte ki a szép sikert, hogy a dolgozók 98 százaléka vöröskeresztes tag, részvételük példás a véradásban. A jó gazda módján őrködnek az állomás és környéke tisztaságán, rendjén —, hogy csak a legfontosabbakat említsük. E munkákat az utasok érdekében és önmaguk örömére végezték és végzik a jövőben is.

Csongrád megyei Hírlap

Mezőhegyesen nemrégiben kiállítottak egy gőzmozdonyt. *A mozdony a Közlekedési Múzeum tulajdona.* Nemcsak nálunk, hanem más országokban is kezd megszokottá válni, hogy köztéri szobor módjára közszemlére tesznek mozdonyt, autót, tankot... Ezeket látva, valamire emlékezünk. Többnyire a múltra, mely életünk része volt, vagy ha nem volt, akkor a letűnt időt szeretnénk megállítani, egy kicsit időtlenné tenni... A mezőhegyesi vasúti csomópont szocialista brigádjai szerződést kötöttek a Közlekedési Múzeummal a mozdony felújítására és karbantartására. Ennek becsülettel eleget akarnak tenni, mert a mozdonyra vigyázni kell. Az idős vasutasok szemébe könny szökik, de szép volt...! Mármint: a múlt, pontosabban: az ifjúság. Nosztalgia? Az is, de amint a körzeti üzemfőnökségtől érkezett levélből olvassuk: *„a nosztalgián túl az is célunk volt, hogy unokáink is lássák a vasúti közlekedés régi vontatójárművét, másrészt, hozzá akarunk járulni az ipari és közlekedési fejlődés egy szakaszát jellemző tárgyi emlék megőrzéséhez".*

Emlékeink ápolásához kell a megőrzés szándéka is.

Összeállította:
Hegedűs Ferenc

A muzsikus vonalellenőr

Két testvére és fia is tagja a zenekarnak

Augusztus 20-án *Szocialista Kultúráért* kitüntetést kapott *Cseppentő Sándor,* a mátészalkai körzeti üzemfőnökség kereskedelmi vonatellenőre. Mi áll e rangos elismerés hátterében? — Erről beszélgetünk vele.

— *A vasút mellett a zenének van nagy szerepe az életemben* — kezdi a visszaemlékezést. — Két évvel a felszabadulás után a szalkai vasutas *fúvószenekar* tagja lettem. A vasutas kultúrház színjátszó csoportjának előadásain a zenei betéteket játszottam, *harmonikán,* a népi zenekarban pedig a cimbalomhoz ültem.

E sajátos zenészpályát a katonai szolgálat sem szakította félbe, a légierő fúvószenekarába került. Ott oly sokat fejlődött, hogy *leszerelése után ő lett a vasutas fúvószenekar vezetője.* Mi több: *az egész ház irányítását rábízták* — színdarabokat játszottak, bált szervezett.

Lassan tíz éve csak a fúvószenekarban tevékenykedik. *Az együttes játékára a város és a járás egyaránt igényt tart.* Pedig nincsenek könnyű helyzetben, mert a zenekar tagjai között sok a nyugdíjas. Csak dicsérni lehet őket, hogy vidékről is vállalják a bejárást. Szerencsére vannak közöttük zeneiskolából kikerült fiatalok is.



— Szinte valamennyi társadalmi ünnepségen közreműködünk, legyen az nemzeti ünnep, tanyasinap... vagy éppen temetés.

Karmesterük gondol a szakmai fejlődésre is, az ötévenként megrendezett *minősítő versenyeken a legjobbak között* vannak. Legutóbb az *Ezüst-lant* diplomát kapta meg az együttes, amelyben szerepel még két testvére, *János* és *István,* valamint a fia, *Sándor* is.

A város vezetőinek elismerése mellett a debreceni vasútigazgatóság vezetője szintén méltatta a csaknem 35 éve a kultúra területén is kimagasló eredményt elért *Cseppentő Sándor* munkáját.

Zsoldos Barnabás

Brigádok tekeversenye

Pápán maradt a vándorserleg

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom évfordulójának a tiszteletére, öt éve minden esztendőben — a brigádok bevonásával — tekeversenyt rendez Pápa állomás *Béke* szocialista brigádja. Az idei versenyre hat kollektíva nevezett.

A vándorserleget sorrendben ötödik alkalommal tartották maguknál a pápai szervezők. Dobogóra került még két celldömölki brigád, az *Endrics* és a *Landler*.

Sz. J. I.

Tokaj Expressz '81

Mammutmezőny a trófeaért

JUBILEUMI KONCERT A DÖNTŐ ELŐTT

Megszoktuk már, hogy a vívóvilág emelkedett jelzőkkel illeti a BVSC hagyományos nemzetközi párbajtőr-versenyét, *a Tokaj Expresszt.* Minden esztendőben akad valami, amivel több, jobb, szebb ez a vívófesztivál, mint annakelőtte. Pedig a mérce már jó ideje magasan áll...

Az idei viadal abban lépte túl a korábbiakat, hogy a minden eddiginél ngyobb érdeklődés miatt korlátozni kellett az indulók létszámát. Így aztán a tizenkettedszer sorra kerülő Tokaj Expressz párbajtőrversenyen „csak" kétszáznegyven sportoló léphetett a Sportcsarnok, illetve annak környékén levő edzőtermekben fölállított pástokra.

— Még soha nem érkezett ennyi nevezés a versenyre — mondta a rajt előtt *dr. Nedeczky László* főrendező. *— Igaz, mind a külföldi, mind a hazai vívók érdekeltek a részvételben, hiszen Világ Kupapontokat ad a küzdelem, a magyarok számára pedig válogatóversenynek számít.*

De nemcsak az indulók száma jelentett kuriózumot, lenyügöző volt a mezőny összetétele is. Bizonyíték erre, hogy az idei esztendő mindkét „aranyembere" rajthoz állt: az olaszok Európa-bajnoka, *Mazzoni* és a magyar világbajnok, *Székely Zoltán.* S mellettük, mögöttük gyakorlatilag a világ párbajtőrvívásának színe-java... Hogy milyen szikrázó, kemény csatákat hozott a kétnapos verseny, arra aligha kell jobb példa, mint az, hogy a magyar világbajnok még a legjobb harminckét vívó közé sem tudta beverekedni magát. Pedig nem is volt rossz formában...

Bár a vasutas versenyzők ezúttal nem játszottak szerepet a legjobbak között (a BVSC-élvonal — *dr. Fenyvesi Csaba, Erdős Sándor* — visszavonult, az új hullám még nem érett be), az eseménynek azért volt egy jelentős vasutas vonatkozása. *Megemlékeztek a BVSC megalakításának hetvenedik évfordulójáról,* méghozzá meglehetősen rendhagyó formában. Aligha fordult elő még ugyanis, hogy egy nagy vívóverseny előtt *a MÁV Szimfonikus Zenekar adott volna koncertet* a döntőre összesereglett szépszámú közönségnek. A hangverseny legalább olyan sikert aratott, mint az azt követő, páratlanul izgalmas döntő, amelynek sorsdöntő csörtéjében a két évvel ezelőtti győztes svájci Giger bizonyult jobbnak a csepeli Takács Péterrel szemben.

A tizenkettedik Tokaj Expressz tehát svájci és — a rendezés révén — magyar sikert hozott. Megérdemelten.

A rendezőség különdíját kapta a lengyel *Janusz Peciak* olimpiai és világbajnok öttusázó, valamint *Székely Zoltán* párbajtőr világbajnok. A Nagy Árpád-vándordíj idei védője *Maros Magda* lett, a dr. Csanádi György-vándordíjat *Széles Gábor* vehette át.

P.Gy.

HÍREK

— Nyugdíjas-búcsúztató. A celldömölki osztószertárfőnökség szakszervezeti bizottsága a közelmúltban ünnepséget rendezett hét nyugdíjba vonuló dolgozója részére. Mind a heten több évtizedes vasúti szolgálattal rendelkeztek. A szolgálati főnök elköszönő, munkájukat méltató beszéde után, a szakszervezeti bizottság titkára nyújtotta át a kollektíva ajándékait.

— Külpolitikai tájékoztató. A nagykanizsai Kodály Zoltán Művelődési Ház és az üzemfőnökség pártbizottságának szervezésében november 24-én Vértes Éva újságíró, a Magyar Rádió munkatársa a szovjet—amerikai kapcsolatokról, a közel-keleti helyzetről, s a lengyelországi eseményekről adott részletes tájékoztatót a hallgatóságnak.

— Előadás. A tapolcai Batsányi János Művelődési Központ rendezésében dr. Somogyi József kórházi belgyógyász szakfőorvos „Az öregek helyes életvitele, betegségei és ezek megelőzése" címmel tartott előadást a nyugdíjasok részére, majd válaszolt a feltett kérdésekre.

— Találkozó. A MÁV Tisz... képző és Továbbképző Intéz... forgalmi nappali tagozatána... 1975/76. évfolyamán végze... „D" osztályos hallgatói novem... ber 28-án találkozón vette... részt. A megjelenteket vo... osztályfőnökük Török Béla fő... tanácsos köszöntötte. Rövi... tájékoztatót adott az intéz... életében 5 év alatt bekövetk... zett szervezeti és személyi vá... tozásokról, majd a hallgató... mondták el, hogy a tisztavatá... suk óta milyen változás törté... életükben. Kedves színfolt... volt a találkozónak, hogy ... volt hallgatókon kívül 11 csa... ládtag is megjelent.

Közöljük Kedves Olvasóinkkal, hogy a Magyar Vasutas 25. száma — tekintettel a karácsonyi és az újévi ünnepekre, valamint az év végi munkaszüneti napokra —, a 26. számmal összevonva, december 18-án, 12 oldal terjedelemben jelenik meg. Legközelebbi lapunk január első felében kerül olvasóink kezébe.

Az I. osztályba jutottak a Szolnoki MÁV-MTE kardvívói

A fővárosban rendezte meg a Magyar Vívó Szövetség az országos II. osztályú csapatbajnokságot. A Szolnoki MÁV-MTE női tőrben, párbajtőrben és kardban volt érdekelt. Közülük is a kardozók szerepeltek a legsikeresebben. A *Varga Károly, Köves Attila, Hidasi Levente, Ragó Csaba, Köves Csaba, Takácsy László* összeállítású csapata mezőnyében külön klasszist képviselt. Eger ellen 9:4-re, Gödöllő ellen 9:0-ra, a Diósgyőri VTK-val szemben 9:1-re, az MTK-VM ellen pedig 9:5-re nyertek. Ezzel a nagyszerű teljesítményével a Szolnoki MÁV-MTE kardcsapata jogot szerzett, hogy 1982-ben az első osztályú csapatbajnokságban indulhasson.

A női tőrözők a hatodik helyet szerezték meg, és ezzel jövőre is biztosították az országos II. osztályú csapatbajnokságban való szereplést. Ezt az eredményt mindössze 15-17 éves fiatalok harcolták ki. Közülük is kiemelkedett az ifjúsági válogatott *Pusztai Ildikó,* aki a verseny során végig veretlen maradt. A párbajtőrözők pedig a negyedik helyen végeztek. Itt elsősorban *Berczik Zoltán* tűnt ki, aki húsz csörtéből huszat nyert.

Vincze János

A Rákóczi-emlékkiállítás után

Köszönősorok a segítőtársaknak

Szeretném megköszönni az Önök lapjában is a celldömölki üzemfőnökség *Münnich Ferenc* szocialista brigádjának és *Papp Imre* mozdonyfűtőnek azt az önzetlen segítőkészséget, amellyel a Kemenesaljai Művelődési Központban segítették megrendezni *a II. Rákóczi Ferenc-emlékkiállítást.* A kiállításra a vezérlő fejedelem és bújdosó társai hamvai hazahozatalának 75. évfordulója alkalmából került sor. Kiállításra kerültek szobrok, domborművek, régi pénzek, emlékérmek mellett a nagy szabadságharc jeleneteit, vezéreit, emlékműveit bemutató régi és új képes levelezőlapok, bélyegek és festményreprodukciók. Azonkívül jubileumi megemlékezések hazai és kárpátaljai újságokban. Irodalmi kiadványok és a hazahozatal eseményeit megörökítő fényképek eredeti és másolati példányai. A korabeli újságcikkek másolatai a budapesti Széchényi Könyvtár hírlaposztályán, valamint a szombathelyi és veszprémi megyei könyvtárban készültek.

A kiállításnak nagy sikere volt, különösen a tanuló ifjúság körében. A megrendezésben „oroszlánrészt" vállalt a Münnich Ferenc brigád vezetője, *Bella Csaba* és egyik brigádtag, *Holpert Lajos.* Papp Imre pedig, aki korábban a II. Rákóczi Ferenc brigád tagja volt, az évfordulóra leápolta az egyik iskola udvarán levő Rákóczi-emlékfákat és újrafestette a fákat jelölő emlékoszlop feliratait.

Vida László

nyugdíjas mozdonyvezető

Örömök és csalódások

Kedves vendége volt november 23-án a miskolci Vörösmarthy művelődési háznak. *Sebes Gusztáv,* az egykori aranycsapat legendás hírű kapitánya látogatott el Miskolcra, ahol *„Örömök és csalódások"* címmel tartott előadást a labdarúgás rajongói számára. Az előadáson megjelentek betekintést nyerhettek az aranycsapat életébe s kulisszatitkaiba egyaránt.

HALÁLOZÁS

Tragikus hirtelenséggel elhuny... Filinger József, a nagykanizsa... üzemfőnökség vezetője. 1956-ba... Szolnokon került a vasúthoz. A... egyetemen szerzett üzemmérnö... diplomával a tarsolyában 1961-be... Nagykanizsára helyezték. Előb... üzemmérnök, majd vezető mérnö... beosztásban dolgozott, később vo... nalfőnök lett.

Időközben nyolc évig pártmun... kás volt, majd 1978-ban a nagy... kanizsai üzemfőnökség vezetőjév... nevezték ki. Ebben a beosztásba... különösen sokat vállalt magára... Irányítása alatt az üzemfőnökség... kétszer elnyerte a KPM és a Vas... utasok Szakszervezetének vörö... vándorzászlaját. Eredményes mun... kájáért többször részesült kitün... tetésben.

November 23-án ifjúsági parla... mentre készült, nem ért oda, me... a halál váratlanul elragadta... 48 éves volt.

DOMBÓVÁRI TERMÉSZETJÁRÓK

A múlt év márciusában huszonhárom taggal alakult meg a Dombóvári VMSE természetjáró szakosztálya. Az idei évadzáró beszámolóig a létszám ötvenegyre emelkedett. Azt, hogy a szakosztály megérdemelte a bizalmat, nem a létszámnövekedés, hanem az elért eredmények bizonyítják.

— A kezdeti időszakban nem törekedtünk nagy célok elérésére. Arra vállalkoztunk, hogy minél többen szeressék meg a természetjárást. Ez, úgy érzem, sikerült — mondta *Martonné Orbán Júlia* szakosztályvezető. — Tevékenységünk alapját a Vasutasok Szakszervezete Természetbarát Szakbizottsága és a Tolna megyei Természetbarát Szövetség által kiírt programok képezték. A szervezett túrákon tizennégy alkalommal vettünk részt, három ízben saját szervezésű túra kapcsán bővítettük ismereteinket, ezeket a túrákat oktatási jelleggel szerveztük. A *Tájak—Korok—Múzeumok* mozgalomba több tagunk is bekapcsolódott és közöttük kétszeres, háromszoros aranyjelvényesek is vannak. Augusztusra teljesítettük tervünk egyik lényeges célkitűzését: *bronzjelvényes természetjárói minősítést szereztünk, négyen letettük a túravezetői vizsgát.*

A természetjárás egyre népszerűbb, mind többen találnak kikapcsolódást, felüdülést a természetben, látnak, tanulnak és ismerkednek hazánk csodálatos tájaival, szépségeivel. Nem kétséges, hogy a természetjárásnak nagy a közösségformáló ereje, fejleszti a bajtársiasságot, segítőkészséget.

Krajczár Antal

Távgépíró-tanfolyam Kiskunhalason

Szabályos ütemben kattog a hat távírógép *a kiskunhalasi oktatási központ nagytermében.* A tanfolyamvezető le-föl sétálva figyeli a dolgozókat, s ahol még szükség van a segítségre, türelmes, nyugodt hangon magyarázza a tudnivalókat.

A kiskunhalasi körzeti üzemfőnökség és a gócállomások területéről az idén már többször jelezték, hogy szükség lenne távgépíró-tanfolyamra, mert a létszámhiány, a nyugdíjaztatás és egyéb okok miatt gondokat okoz a munkakör betöltése.

A gócállomások vezetői megígérték: ha ez a tanfolyam beindul, a legmesszebbmenőkig támogatják dolgozóikat, hogy az oktatásokra bejárhassanak, s a szükséges kedvezményeket is biztosítják a számukra.

A tanfolyam 38 résztvevővel október 27-én kezdődött. Vezetője, *Molnár Lajosné,* a szegedi igazgatóság távírásza vállalta a dolgozók oktatását. A tananyagot 15 héten keresztül minden kedden, egész napos elméleti és gyakorlati oktatáson kell elsajátítani, s csak megfelelő felkészültség után lehet Szegedre menni vizsgázni.

Sendula Mária

Kiskunhalas

Lakáscsere

Elcserélném szombathelyi belva... rosi három szoba összkomforto... felújított, kitűnő állapotban levő MÁV-bérlakásomat budapesti ha... sonlóra, esetleg kisebbre. Érdek... lődni lehet telefonon: 401-396, Hor... váth Csaba (munkaidő alatt).

Elcserélném budapesti háromszo... bás komfortos, 100 négyzetméte... res, telefonos MÁV-bérlakásoma... két szoba komfortos, vagy eg... szoba, két félszoba komfortos bér... lakásra. Érdeklődni lehet: Kis... István, telefon 152-288 délután 6—... között.

Elcserélném ludányhalászi pálya... mesteri lakásomat — mely ké... szoba, konyha, kamra, fürdőszo... ba, pince, nyárikonyhából áll, 50... négyszögöl bekerített veteményes... kert, baromfiólak tartoznak hozzá... — hasonlóra Salgótarján és Aszód... vasútvonalán. Minden megoldá... 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. Várj... Ottó, Szolnok, Mátyás kir. u. 2... 5000. Telefon: 01/17-62 vagy 343-935

Elcserélném MÁV-lakótelepi más... fél szobás MÁV-bérlakásomat ki... alapterületű szoba, konyhára. Le... vélcím: Virágh, 1155 Budapest, Rá... kos u. 102. X. em. 60.

Elcserélném budapesti két és fé... szobás komfortos, telefonos, zöld... övezeti, zártkertes, gépkocsi-táro... lási lehetőséggel rendelkező MÁV-... bérlakásomat soproni egy és fél... vagy egy plusz hallos, lehetőle... telefonos, gépkocsi-tárolási lehető... ségű vagy garázsos, komfortos la... kásra MÁV-dolgozóval. Telefon: 643-128.

Elcserélném budapesti két szoba, plusz étkező, luxus kivitelű, 67 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat kisebb budapesti tanácsira MÁV-dolgozóval. Minden megoldás érdekel. Telefon: 862-103, este 6 után.

Elcserélném egri két szoba össz... komfortos, első emeleti, tanácsi... főbérleti lakásomat budapesti vagy környéki hasonló lakásra. Minden megoldás érdekel. Telefon: 19-61, Bp., Keleti pu. levelezőben.

Birkózóverseny Szegeden

Szegeden, november 13-án, nemzetközi birkózóversenyt rendeztek az SZVSE tornacsarnokában. A házigazdák a Marosvásárhelyi ELECTROMURES felnőtt kötöttfogású birkózóival mérték össze tudásukat. Az első alkalommal megrendezett találkozó végeredménye 5:5 lett. A szegedi csapat győztesei: 62 kg: *Bárkányi Zoltán,* 68 kg: *Miklós Károly,* 90 kg: *Király Csaba,* 100 kg: *Birkás László,* +100 kg: *Bodó Antal.* A találkozó érdekessége, hogy a jelenleg Bp. Honvédban versenyző Bodó Antal legyőzte az 1974. évi világbajnok román Simont. A találkozó visszavágójára decemberben kerül sor.

Ugyanezen a napon vendégszerepelt Szegeden egy brassói ifjúsági kötöttfogású birkózócsapat is. Eredmény: SZVSE—Brassó 8:5.

ÚSZNI TANULNAK AZ ÓVODÁSOK

A szegedi vasutasóvoda 32 nagycsoportos óvodását október 15-én vitték először az újszegedi Sportuszodába azzal a céllal, hogy lehetőleg minden gyermek megtanuljon úszni. A tizennégy napos előkészítő oktatás alatt a vízzel, az úszás alapelemeivel ismerkedtek a gyerekek. Ezt követően, november végétől már a húsz legügyesebb óvodás folytatta a tanfolyamot. Hetente négy alkalommal a SZEOL AK edzői tanították úszni a kicsinyeket. Közülük választják majd ki azokat, akiket az úszóutánpótlás nevelésénél is számításba vehetnek. De a többiek is nyernek azáltal, hogy megkedvelték a vizet az egészséges mozgást biztosító úszást.

G. J.

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. Fontos gazdasági célkitűzés. (Folytatás a 20. függőlegesben.) 13. Hideg, száraz szél. 14. Kelet-ázsiai város. 15. Ilyen gép is van. 16. Igekötő. 17. Motorkerékpáros. 19. Félig lebben. 20. A bárium vegyjele. 21. Ázsiai határfolyó. 22. NH-csoportot tartalmazó vegyület. 24. A dúr skála második hangja. 25. Zetor páros betűi. 26. Jugoszláv folyó. 28. Homokban van. 30. Bálvány. 33. Állami bevétel. 34. Madár, névelővel. 36. Borsod megyei község (utolsó kockába kettős betű). 38. Vissza: spártai rabszolga. 39. Figyelmeztető. 40. Szóösszetételekben földdel kapcsolatos. 41. Tejtermék. 42. Végtelen határ. 43. ...ztika, beégetés (görög). 46. A fenyő termése. 48. Keverve őrzik. 49. Világtalan. 51. Visszaáradó! 52. Z. T. 53. Védelmez. 55. Megcsonkított orr. 56. Tagadószó. 58. A mennybolt. 60. Avul, keverve. 62. Borsó szélei. 63. Fiatal város Pest megyében. 65. Juhász méltóság. 67. Tartó. 68. Nemesgáz. 70. ...-méda, csillagkép. 71. Érzékszerv.

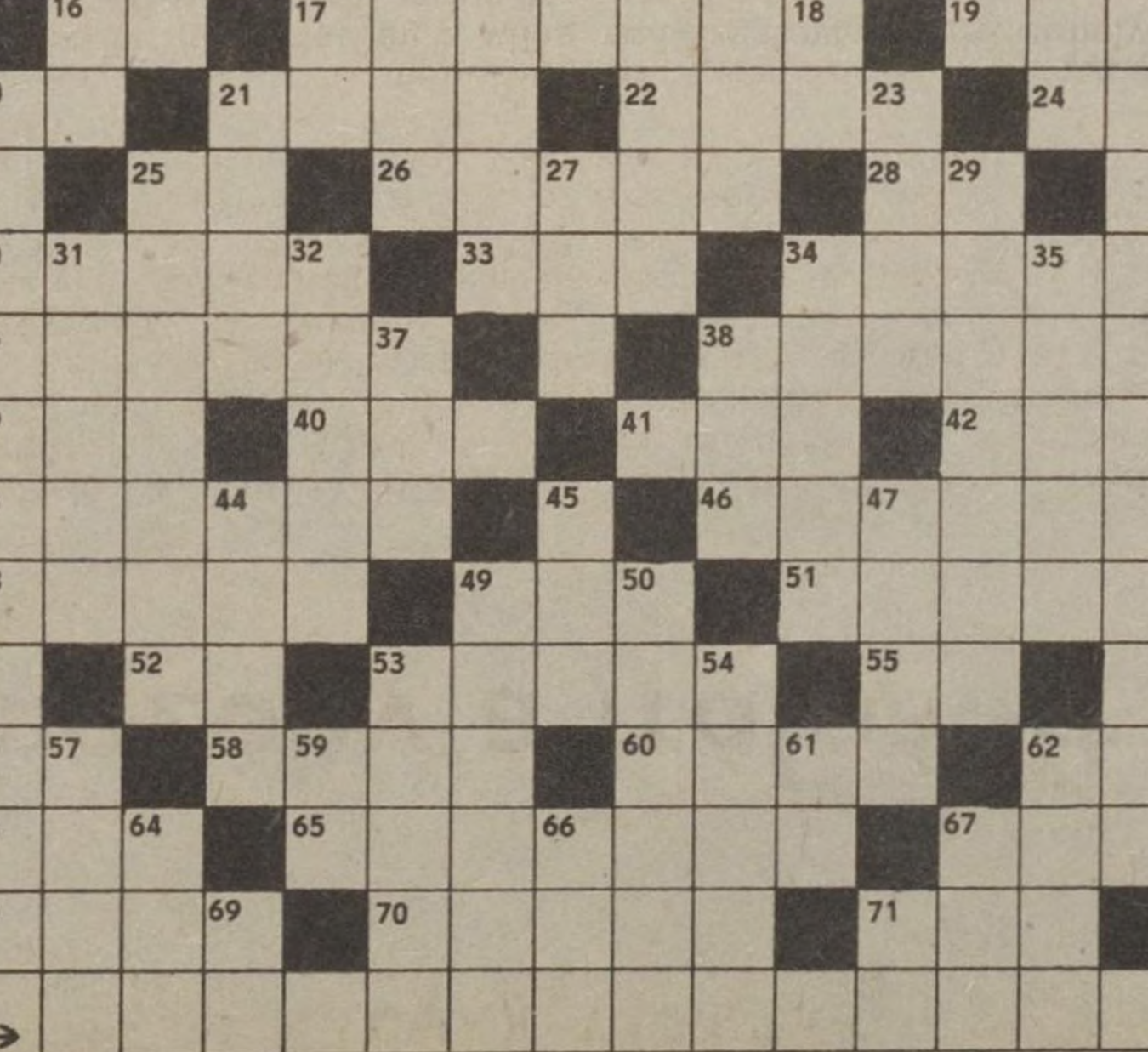
Függőleges: 1. Egymást követő betűk. 2. Tengeri állat. 3. Országos Rendező Iroda. 4. Éneklő hang. 5. Égitest, névelővel. 6. Érettségi. 7. ...rák, viharkabát. 8. Olasz város. 9. ...gnetizmus, tévesen feltételezett állati mágnesség. 10. Hangtalan név. 11. Talál. 12. Világűr, levegő. 17. A mai nap. 18. Téli sporteszköz. 21. Joli, de keverve. 23. Kihalt nagy madár. 25. A magyarság egyik őshazája. 27. Helyhatározó. 29. India partvidéke. 31. Paradicsom. 32. ... Joseph Alexandre (1756—1805), francia költő. 34. Szerencsejáték, névelővel. 35. Görög szónok. 37. Vág. 38. Menyasszony. 44. Iratcsomó. 45. Nógrád megyei község. 47. Fogkrémmárka. 49. Sínpár. 50. Kihímez. 53. Folytonossághiány. 54. Okos, bölcs. 57. Véredények. 59. Kettős betű. 61. A. O. 62. Fűszer. 64. Nagy templom. 66. Ugyanaz, keverve. 67. Trombitahang. 69. Tiltószó. 71. Nóta közepe.

Beküldendő: vízszintes 1. és folytatásként a 20. függőleges.

Beküldési határidő: 1982. január 4.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Munkaerő-átcsoportosítás. Differenciált bérezés.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 23. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Nagy Sándor, Aranyosapáti, Kossuth u. 81.; Bosznai Péter, Dombóvár, Gyenis u. 19.; Hidvégi Gyula, Kenderes, Martinovics út 16.; Czékus Tamás, Döbrököz vasútállomás; Vályi Dezső, Budapest, Böszörményi út 13—15.



MAGYAR VASUTAS

a Vasutasok Szakszervezetének lapja

Szerkeszti a szerkesztő bizottság

Felelős szerkesztő: Visi Ferenc

Szerkesztőség: 1068 Budapest VI., Benczúr u. 4

Telefon, városi: 229-872

üzemi: 19-77

Kiadja és terjeszti: a Népszava Lapkiadó Vállalat 1964 Bp. VII., Rákóczi út 54.

Telefon: 224-818

Felelős kiadó: dr. Jandek Géza a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója

Csekkszámlaszámunk: MNB 215-11 050

81—5669. Szikra Lapnyomda, Budapest

Felelős vezető: Csöndes Zoltán vezérigazgató

ISSN 0460—6000