VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XIV. ÉVFOLYAM, 1. SZÁM — Ára 40 fillér — 1970. JANUÁR 5.

Új esztendő küszöbén

Írta: GULYÁS JÁNOS titkár

Eredményekben és eseményekben gazdag évet hagytunk magunk mögött. Bár még nem ismertek teljes részletességgel az új gazdaságirányítási rendszer második évének eredményei, a hozzávetőleges becslések azonban azt sejtetik, hogy ha mérsékelt arányú is, de töretlen a népgazdaság fejlődése. A gazdasági reform egyre inkább betölti funkcióját, s reményre jogosít az elkövetkezendő éveket illetően.

A vasút szállítási teljesítménye előreláthatóan alacsonyabb lesz a tervezettnél. A lemaradás okai azonban elsősorban a vasúton kívül állók. A szállítási lemaradást ellensúlyozza, hogy a műszaki-gazdasági mutatók általában kedvezően alakultak, ami a vasutas dolgozók gazdaságosabb munkára törekvésének eredményességét bizonyítja.

1969-ben tovább emelkedett a vasút műszaki-technikai színvonala. A hálózat fejlesztésére 1225 millió forintot fordítottunk, amelyből kiemelten említendő a Budapest Nyugati pu.—Nyíregyháza vonal villamosítása, Záhony átrakó körzet fejlesztése, Szolnok állomás rekonstrukciója, Szajol—Debrecen vonal korszerűsítése, Nyíregyháza—Záhony, valamint Rákos—Újszász vonal fejlesztése. Ezenfelül a vasúthálózat korszerűsítésére 1200 millió forintot fordítottunk a közlekedési koncepció által megszabott előírásoknak megfelelően.

A korszerű vontatás aránya az év végére meghaladta a 66 százalékot. Beszereztünk 36 nagy teljesítményű, 40 közép- és kis teljesítményű Diesel-mozdonyt, 2 szerelvény 6 részes motorkocsit, 237 személy-, 1803 teher- és 10 fűtőkocsit.

Ha nem a kívánt mértékben is, de tovább javult a szociális ellátottság. 1969-ben több öltözőt és mosdót adtak át, illetve kezdték el az építését. Így a debreceni és a miskolci vontatási telepen, a Dunakeszi és a Landler-járműjavítóban, a gyöngyösi kitérőgyárban, Békéscsaba állomáson, Bátaszéken, Komlón, Kiskunhalason, Celldömölkön stb. A bérfejlesztésre előirányzott 3 százalékkal szemben 3,6 százalék volt a realizált fejlesztés.

Mindez az eredmény a vasutas dolgozók áldozatos munkája révén volt elérhető. Köszönet mindazoknak, akik kötelességtudatból, hivatásérzetből a legnagyobb nehézségek közepette is derekasan helytálltak, akik a létszámhiány miatt adódó többlet munkát is vállalták. Sokan mostoha munka- és szociális körülmények között is dicséretes helytállásukkal magukkal ragadták az elcsüggedőket, igyekeztek példájukkal leszerelni a hangoskodókat, az elégedetlenséget szítókat.

A legnagyobb elismerés és köszönet mindazoknak, akik a legkegyetlenebb télben, zimankóban, hóviharban éjt-nappallá téve küzdöttek és küzdenek, hogy az országban szinte egyedül mozgást biztosító vasút, betöltse hivatását. Minden szolgálati ágnál megtaláljuk az elmúlt hetek neves és névtelen hőseit, akik az egész ország előtt megmutatták, mi a vasutasbecsület.

Nincs szó, amely méltán ecsetelni tudná az emberfeletti harcot az elemekkel. Azok is csatasorba álltak, akik tegnap még jogos, vagy jogtalan követeléseket hangoztatva, a vasúttól kilépés gondolatával foglalkoztak. Talán azok vetették le legelőbb a szolgálati ágak közötti sovinizmus béklyóját, akik tegnap még a legnagyobb hangon hirdették azt. Ha voltak, akik kétségbe vonták, hogy a vasutasok tábora egy nagy család, most megmozdulhattak annak igazáról.

S most itt állunk az új év küszöbén! A vasút 1970. évi tervéről lapunk más helyén szólunk. De a számokon túl úgy véljük, helyes beszélni arról, hogy mit várhatnak a vasutas dolgozók az új esztendőtől.

A szakszervezet és a vasút vezetősége nemegyszer fordult az év folyamán a legfelsőbb szervekhez, kérve, hogy az erkölcsi elismerésen túl, anyagiakban is jusson kifejezésre a vasutasok más szakmák dolgozóitól eltérő, mostohább körülmények között végzett munkája. Az erőfeszítések — ha nem teljes mértékben is — de eredménnyel jártak. Egyrészt a népgazdaság anyagi alapjaiból, másrészt a vasút saját erejéből rövidesen sor kerülhet egy jelentős bérkorrekcióra. A túlmunka megfizetésén, az éjjeli pótlék jelentős emelésén túl bizonyos összeg jut a bérarányok javítására, egyes kategóriák munkaköri bérének emelésére is. A bértömeggazdálkodás bevezetése azt jelenti, hogy a létszámhiányból, illetve létszámmegtakarításból adódó bérek minden kötöttség nélkül felhasználhatók lesznek.

Tovább folyik a munkaidő, helyesebben a túlmunka csökkentése úgy, hogy 1970 végére a legtöbb beosztásban nem lesz hosszabb a szolgálati idő havi 210, illetve heti 48 óránál. A 78 milliós szociális beruházáson túl a ½ százalékos Önkéntes Támogatási Alapból 9,5 millió forintot fordítunk egészségügyi beruházásokra. Az eddigieknél nagyobb összeg jut a lakásépítkezések támogatására. További bővítés lesz a dolgozók ruhaellátásában. Reform alá kerül a szakoktatás, a vasút egész oktatási rendszere.

1970 mind politikailag, mind gazdaságilag igen jelentős esztendő. Az év első felében ünnepeljük hazánk felszabadulásának 25. és Lenin születésének 100. évfordulóját. Ez lesz a harmadik ötéves terv utolsó esztendeje.

A népgazdaság és a vasút éves tervei ismertek. Azok reálisak és megalapozottak. Rajtunk, vasutasokon is múlik, hogy milyen eredménnyel zárul az 1970-es esztendő egyrészt népgazdasági, másrészt vasúti szinten.

Január 1-én kezdetét veszi a felszabadulási jubileumi verseny. Ki-ki a maga munkaterületén a legnagyobb lelkiismeretességgel és odaadással munkálkodjon sikerén. Mentsük át 1969 munkalendületét az új évre is. Hiszen sok ezer tonna áru vár elszállításra, amelyek a hóakadályok miatt nem juthattak el rendeltetési helyükre.

Ismerve a vasutas dolgozók helytállását, áldozatkészségét, bízvást hisszük, hogy 1970-ben is úrrá leszünk minden nehézségen, álljuk adott szavunkat, sikerre visszük célkitűzéseinket.

A vasút 1970. évi terve a központi vezetőség előtt

A szakszervezet központi vezetősége december 29-i ülésen megtárgyalta a vasút 1970. évi tervét és a végrehajtását segítő szakszervezeti tennivalókat.

A vasút 1970. évi árufuvarozási tervfeladata 111,5 millió tonna, me'y megegyezik az 1969. évi várható teljesítménnyel. Az áruszállítással kapcsolatos műszaki-gazdasági mutatók általában kedvezőbbek lesznek az 1969. évinél. A változatlan áruszállítás mellett a tehervonat-kilométer 0,6 százalékkal csökken, melyet lehetővé tesz a statikus kocsiterhelés 0,3 tonnás növekedése, továbbá az árutonnakilométer 0,1 százalékos javulása. A tehervonatok átlagos terhelése 1010 tonnára emelkedik. A korszerű vontatás részaránya eléri a 69,4 százalékot.

Az 1970. évi terv 395 millió utas elszállításával számol. A villamosítás és dieselesítés adta lehetőségek kihasználásával tovább növekszik az utazási sebesség.

A vasút 1970. évi állóeszközfejlesztési terve mintegy 5300 millió forint.

A rendelkezésre álló összegeket elsősorban az alábbi nagy beruházásokra koncentrálják:

Budapest—Nyíregyháza, Budapest—Szob vonal-villamosítás, Debrecen—Nyíregyháza, Nyíregyháza— Záhony, Rákos—Újszász vonalfejlesztés, Szolnok állomás rekonstrukciója, Záhony átrakókörzet fejlesztése, Budapest Déli pu., Debrecen állomás, Veszprém-külső pu. bővítése.

Ezen felül a vasúti vonalhálózat korszerűsítésére 1281 millió forintot irányoztak elő, amelyből *mintegy 300 kilométer vonal komplex fejlesztését végzik el, a közlekedési koncepció által megszabott fejlesztési előírásoknak megfelelően.*

A vonalhálózat korszerűsítése mellett egyre inkább előtérbe kerül a forgalom biztonsága. *Ez tükröződik abban is, hogy a biztosító- és távközlő-berendezési program fokozása érdekében az 1969. évi 160 millióval szemben 1970-ben 238 millió forintot terveztek erre a célra, a nagyberuházások és vonalkorszerűsítés keretében végzett hasonló jellegű beruházások mellett.*

Beszerzésre kerül 24 villamosmozdony, 35 Diesel-mozdony, 8 motorvonat, 250 személykocsi, 25 kalauzkocsi, 1200 fedett teherkocsi és 800 nyitott teherkocsi.

A vasúti vonalhálózat komplex korszerűsítésén túlmenően fontos feladatot jelentenek a különböző szakszolgálati ágak korszerűsítését célzó fejlesztések. A vállalati beruházások körében, különösen a javító és kiszolgáló bázisokat, valamint a korszerű munkáltatást jelentő gépesítést kívánják az 1969. évinél is jelentősebb mértékben fejleszteni.

Az Elnöki Tanács 1963. évi 34. sz. tvr. a 39/1963. (XII. 26.) Korm. sz. rendelet és a 2/1963. (XII. 26.) SZOT sz. szabályzat többek között előírja, hogy

a dolgozók szociális és munkavédelmi ellátottsága terén a múltból örökölt hiányosságokat a III. ötéves terv végéig — lehetőség szerint — fel kell számolni.

A vasút a Vasutasok Szakszervezetével egyetértésben kötelezettséget vállalt arra, hogy a szóban forgó tervidőszakban erre a célra legalább 200 milliót fordít.

Ennek a kötelezettségnek része az 1970. évre megtervezett 78 millió forint, amely 14 millióval magasabb az 1969. évi előirányzatnál. *Természetesen a nagyberuházások keretében is jelentős összegeket irányoztak elő hasonló célra.*

Egészségügyi beruházások-

(Folytatás a 2. oldalon)

Köszönet a vasutas dolgozóknak

Szakszervezetünk elnöksége az új esztendő alkalmából köszönetet mond minden vasutas dolgozónak, azért a lelkes, odaadó munkáért, amelyet az elmúlt év folyamán végeztek.

Külön köszönetét fejezi ki a hócsaták hőseinek, akik a legkegyetlenebb időjárással dacolva, időt, fáradtságot nem ismerve, helyt álltak és megbecsülést szereztek a magyar vasútnak, a vasutas hírnévnek.

Ismeretes, hogy ma még az élet-, a munka- és szociális körülmények nem egy helyen és nem egyszer kívánnivalót hagynak maguk után, annál dicséretesebb tehát minden dolgozó munkája, helytállása.

Az utóbbi évek, s különösen 1969 eredményei biztosítékok arra, hogy már 1970-től mind a bérezésben, mind a szociális ellátásban, a munkakörülmények javításában fokozott léptekkel haladjunk előre: a jó munka egyre kézzelfoghatóbban meghozza gyümölcsét.

Szakszervezetünk és a vasút gazdasági vezetőinek erőfeszítése, párosulva a dolgozók sokszor megcsodált helytállásával, arra a reményre jogosítanak, hogy az 1970-re tervezett minden célkitűzésünket siker koronázza majd.

Ennek biztos tudatában kívánunk minden vasutas-dolgozónak, minden szakszervezeti tisztségviselőnek eredményekben, sikerekben gazdag, a családi életükben sok boldogságot hozó új esztendőt.

Az elnökség nevében
Szabó Antal
főtitkár

A rendkívüli hóakadályok leküzdése után...

Biztosítani kell a zavartalan téli forgalmat

December 17-én még úgy látszott, hogy rövid idő alatt sikerül leküzdeni az átmeneti nehézségeket, könnyen eltávolíthatók a hóakadályok, amelyek néhány dunántúli vasútvonalon gátolták a forgalmat. De nem így történt. *A hirtelen beköszöntött tél negyedik hulláma minden képzeletet felülmúló hevességgel söpört végig a Dunántúlon. A rendkívüli erejű hófúvásban órák alatt áttörhetetlen hótorlaszok képződtek. A pályákat egyes helyeken 400—600 méter hosszban 3—5 méter magas hóakadály borította el.* Az orkánszerű szélvihar következtében a felrakódott hó vastagsága több helyen — így Polgárdi állomáson — elérte a hat métert. Csoda-e, hogy az ilyen akadályok meghaladták a legerősebb hómaró gépek teljesítőképességét is?

Sarkvidéki viszonyok

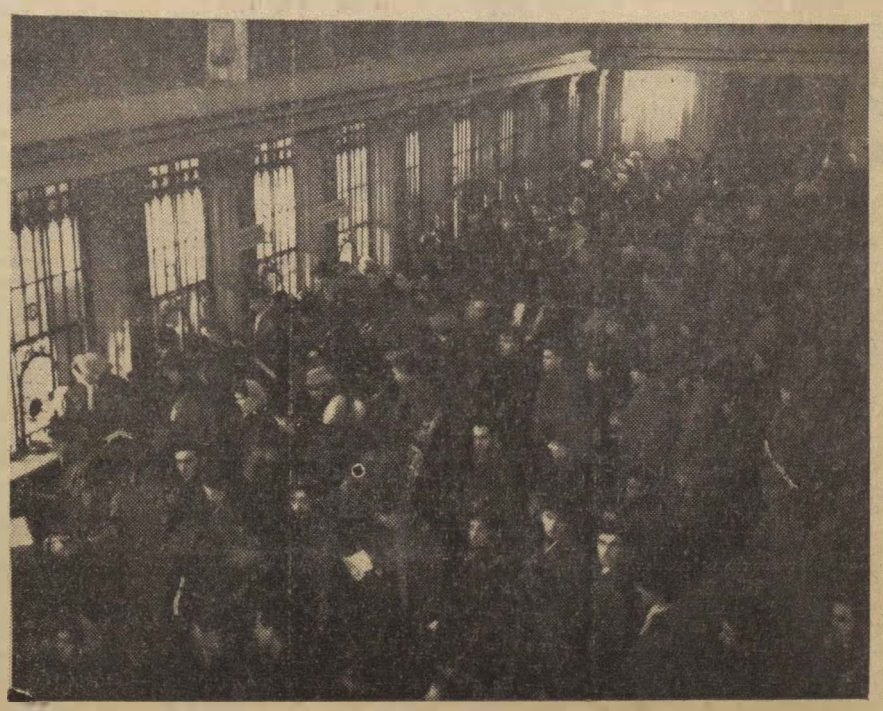
A legnehezebb helyzet december 20-án és 21-én alakult ki, amikor hazánk nyugati felében csaknem teljesen megbénult a vasúti közlekedés. *A csontig hatoló hidegben, a vasutasok ezrei, katonákkal és polgári személyekkel együtt napokon át szinte sarkvidéki viszonyok között, pihenés nélkül dolgoztak, hogy kimentsék a hóba rekedt szerelvényeket, biztonságba helyezzék az utasokat.*

Az utóbbi negyedszázad legkeményebb hócsatája a vége felé közeledett, amikor december 24-én *Tóth János forgalmi szakosztályvezetőt* arra kértük, összegezze a nehéz napok tapasztalatait és adjon tájékoztatást a további, legfontosabb feladatokról.

— A rendkívül viharos téli

(Folytatás a 4. oldalon)

Ünnepi csúcsforgalom



A hideg és zord időjárás ellenére is sok tízezren utaztak szeretteikhez a hármas ünnep alkalmából. Felvételünk a Keleti pályaudvar pénztárcsarnokában készült.
(Hemző Károly felvétele)

Eredményekben gazdag, boldog új évet kívánunk minden kedves olvasónknak!

A vasutasok közössége nem feledkezett meg róluk



Az ajándékokat Harmati Sándor vezérigazgató-helyettes nyújtotta át.

(Laczkó Ildikó felvétele)

Evről évre megismétlődő esemény, hogy a MÁV nevelőotthonokból karácsony előtt Budapestre utazik harminc fiú és lány. Sietnek a nagy család meghitt otthonába, ahol szeretettel várják őket. *A MÁV nevelőotthonok kis lakói meleg otthont hagynak maguk mögött, azt az otthont, ahol a sok Laci bácsi, Gabi néni pótolja a családot, a testvért, Kaposvártól Bodrogolaszig, Békéscsabától Kőszegig.*

Szeretettel várták őket

A karácsony mindig, minden népnél azt az ünnepet jelenti, amikor összejönnek azok, akik szeretik egymást. A szeretetet, törődést kimutatni nagyon nehéz úgy, hogy őszintének lássék, úgy, hogy természetes legyen az az emberek között. Főleg akkor nehéz ennek az emberi vonásnak tanújelét adni, amikor egyben arra is ügyelni kell, hogy túlzottan ne érezzék annak egy-egy alkalomhoz való kötődését. Ezt az emberi mélységet példázta a december 15-i meleg ünnepség a vasúti főosztályon, ahol harminc kis vasutasárvát láttak vendégül.

Az ünnepség előtti hangulat, a készülődés izgalma mindenkire átragadt. *Komoly munkában tevékenykedő felnőttek még egyszer igazították egyet a már rendbe rakott székeken, nem találták jónak a szépen hajtogatott szalvéták rendjét. Sorba benézték azok is, akiknek nem volt idejük jelen lenni.* Deresedő hajú, ünnepibe öltözött nevelők topogtak az előtérben, pedig közülük jó néhányan már nem először tanúi hasonló ünnepeknek. Többükkel beszéltem és arra kértem választ, hogy ők, a tapasztalt nevelők, miért ilyen izgatottak. Talán *Széplaki József* fogalmazott a legpontosabban.

— Tudod, nem az a gondunk, hogy ezeknek a gyerekeknek hogyan okozzunk örömet, hiszen ezt tesszük évek óta, hanem az, hogy úgy adjunk a közösség szeretetéből, hogy azt mindenki személyéhez szólónak érezze. *Es még valamit: ezek a gyerekek fokozottan igénylik a szeretetet, éppen ezért soha nem társulhat hozzá mégcsak árnyéka sem a sajnálatnak.*

Örömtől csillogó szemek

Talán ez volt a legmegkapóbb az egész családias ünnepség alatt, a legkedvesebb, ez a pátosz nélküli őszinte légkör. *A félhomályba borult díszteremben a csillagszórók fényénél ezt a hangot ütötte meg Dér. Józsefné köszöntője, majd Harmati Sándor vezérigazgatóhelyettes meleg szavai, miközben átadta a kedves ajándékokat.*

Nem tudtunk az ajándékokra ügyelni, az arcokat kellett nézni. Egy-egy mosoly, egy-egy zavart pislogás, egy-egy félig kimondott köszönöm szépenben benne volt az, amiért érdemes dolgozni. A sorok közé kellett menni, látni a csomagok kibontását, amikor egy-egy várt játék, a nagyobbaknak pedig egy-egy komolyabb ajándék láttán felcsillantak a szemek. *Előbb az izgatott bontogatás, majd a másik csomagjába való pillantás és a csendes moraj jelezte a meglepett örömet.*

A Télapó megjelenése volt a másik nagy esemény. Tréfás ráolvasások következtek, s a vele járó kacagás, derű. *A hat nevelőotthon kis lakói azt is meghallották, amin változtatni kell a jövőben. Szabó Attila az olaszi lányoktól kapott egy kis fricskát, a kőszegi kis Reisz Jóska dicsérő szavakat, Somogyi Jenőt úttörőmunkájáért dicsérte a nagyszakállú Télapó.* A kaposvári Záhonyi Csilla, az élsportolónak járó dicséretben részesült, s méltán emelték ki a versmondásban kiváló békéscsabai Kiss Piroskát, aki szépen adta elő Takács Gyula kedves versét.

A kedves kis „csutkababák"

A szegediek sem hiányoztak a sorból. Juhász Jancsi és Eszti, Szabó Sári és Benedek Zoli is került a találó megjegyzéseken. S aztán jött a játék, tréfás vetélkedők, amelyek során az eddig is felszabadult hangulat hangos, vidám nevetésben oldódott fel. *Ezt a légkört telítette az ebéd előtt Tóth Györgyné köszöntője, majd jöttek a kedves „csutkababák", a gyerekek ajándékai.* Az egymáshoz simuló három kis figura, mintha csak ezt az összetartozást jelképezte volna, aminek tanúi lehettünk. Magasba lendült a sok pohár és boldog új évet, sok sikert kívánt egymásnak gyermek és felnőtt.

A nagy díszteremben szinte elveszett a harminc gyermek és mégis tele volt a terem, mert a sok száz nevelőotthoni pajtásukat is képviselték, kikről gondoskodik a vasutasok közössége.

Standovár Tibor

Négy „apának" egy leánya

Sallai Tibor az Északi Járműjavító Üzem motorosztályán dolgozott. Az elmúlt évben tragikus körülmények között elhunyt és három gyermek maradt utána. A legkisebb közülük Marika, akit a motorosztály munkásai, vezetői most, karácsonykor pártfogásukba vettek.

Monori-erdőről, ahol a nyolcéves kislány is lakik, sokan járnak be a motorosztályra dolgozni, és néhány munkásnak feltűnt, milyen nehéz körülmények között él a család. *A szocialista brigádok vezetőinek javaslatára december elején elhatározták, hogy gyűjtést rendeznek és felruházzák elhunyt munkátársuk legkisebb lányát.*

A motorosztályon hétszázhuszan dolgoznak és csak azok nem járultak hozzá a gyűjtéshez, akik szabadságon voltak. Volt, aki 100 forintot is adott, *Petridisz Tarnasz*, egy görögországi szabadságharcos menekült fia, aki szintén árva gyermekként nőtt fel, érezte át legjobban ennek a gyűjtésnek a jelentőségét.

— Megértem, mit jelent egy ilyen ajándék.

Végül is 2688 forint gyűlt össze és *Barcsiczki Károly mérnök, Benkő László szocialista brigádvezető, Lendvai László és Hoffer Béla pártbizottsági, illetve műhelybizottsági tagok elindultak Monori-erdőre.*

A küldöttség a napközi otthonba ment és a kék szemű *Sallai Marika* nagy meglepetésére kocsiba ültették és elindultak a pilisi áruházba.

A község áruházában feltűnést keltett a négy papa által kísért kislány és hamarosan híre futott, mi járatban vannak.

A vásárlók, az elárusítók körülfogták őket. Ajánlották, hogy mit vegyenek, próbálgatták a kislányra a ruhákat, cipőket, kabátokat. *A raktár mélyéről előhozták a legkedvesebb darabokat is. A kislány pedig csak ámult és csodálkozott.*

— Ez a sok szép új ruha mind az enyém lesz? Nekem még új ruhám sohasem volt.

Sallaiék legkisebb lánya, Marika, eddig csak a testvérei levetett ruháját kapta, most pedig szőrmebéléses télikabátot, kiscipőt, kiscsizmát, új ruhát, iskolatáskát, iskolaköpenyt, pulóvert, sálat, kesztyűt és sok más hasznos holmit kapott.

A meghatottabbak azonban az ajándékozók voltak.

— *Könny szökött a szemünkbe a kislány boldogsága láttán — mondta Lendvai László és hozzátette: elhatároztuk, ezután sem hagyjuk magára Sallai Marikát.*

L. Gy.

A vasút 1970. évi terve a központi vezetőség előtt

(Folytatás az 1. oldalról)

ra 33 millió, oktatási beruházásokra pedig 35 millió forint az előirányzat. Oktatási célra további 15 millió forint áll rendelkezésre a vállalati beruházások között is.

Az egészségügyi beruházások keretében többek között folytatják a budapesti új központi rendelő intézet, valamint a Budakeszi TBC rehabilitációs intézet építését és ugyanitt befejezik a földgáztűtésre való áttérést. Debrecenben folytatják a szakorvosi rendelő építését és több mint 8 millió forintot fordítanak egészségügyi beszerzésekre.

Az oktatási beruházások jelentősebb tételei a *Budapesti Vasútgépészeti Szakközépiskola*, a debreceni és miskolci szakközépiskola és tanműhely, a budapesti Hámán Kató fűtőházban és a pécsi fűtőházban épülő tanműhelyek és a szegedi oktatási létesítmények korszerűsítése és bővítése.

A kiemelten tervezett nagyberuházások keretében megvalósuló szolgálati lakásokon túlmenően a vasutas dolgozók lakáshelyzetének megjavítása érdekében

az Országos Takarékpénztárnál kezelt lakásalap javára az értékcsökkenési leírásból képződő fejlesztési alapból 21,2 millió forint, a nyereségből képezhető fejlesztési alapból pedig 28,4 millió forint áll rendelkezésre.

A kisebb beruházások keretében mintegy 5 millió forintot fordítanak szolgálati lakások építésére.

A Magyar Forradalmi Munkás-Paraszt Kormány 2031/1969. sz. határozata értelmében 1970-ben soron kívüli intézkedéseket tesznek a meglevő szociális létesítmények üzemeltetése és higiéniai követelmények terén fennálló hiányosságok megszüntetésére.

A MÁV üzemi területein levő készenléti lakásokat a közeljövőben fokozatosan, kizárólag aktív dolgozók részére kívánják átadni. Ennek megvalósítása érdekében megfelelő cserelakások biztosítását irányozták elő.

A forgalom lebonyolításával közvetlenül kapcsolatban álló munkakörökben — ahol az egészségi állapot megromlása miatt más munkakörbe történő áthelyezés válik szükségessé — a bércsökkenés ellensúlyozásáról gondoskodnak.

Felülvizsgálják az oktatási rendszert és megfelelő intézkedéseket tesznek a felső-, közép- és alsófokú szakoktatás továbbfejlesztését illetően.

Ugyancsak felülvizsgálják a vasút irányításának szervezetét, valamint a jelenleg érvényben levő szabályzatokat és utasításokat abból a szempontból, hogy azok a korszerű technikával együttjáró forgalomszervezési és irányítási követelményeknek minden tekintetben megfeleljenek.

A munkaügyi terv az 1969. évi várhatóval szemben 1200 fős létszámcsökkenéssel számol, amely megegyezik a létszámgazdálkodás célkitűzéseivel.

A vasutas dolgozók élet- és munkakörülményeinek javítását illetően kormányhatározat született, mely a népgazdaság teherbíróképességét figyelembe véve lehetőséget biztosít 1970-ben bizonyos mértékű bérfejlesztésre.

Nagy jelentőségű, hogy 1970-től az eddigi átlagbérgazdálkodás helyett a bértömeggazdálkodásra tér át a MÁV, mely további lehetőséget biztosít a bérfejlesztésre.

Mindezek a források megfelelő gondos szervező munka révén lehetőséget biztosítanak néhány olyan bérügyi és bérezési probléma megoldására, amelyekre ez ideig nem került sor.

1970 folyamán megvalósítani tervezett bérügyi intézkedések:

— *az utazó és forduló szolgálatot teljesítő dolgozók túlóradíjazásának rendezése;*

— *az éjjeli pótlék felemelése;*

— *az ipari üzemek dolgozóinak mintegy 3 százalékos béremelése és*

— *a munkás és egyéb forgalmi állománycsoportú dolgozók munkaköri bérének rendezése.*

A bértömeggazdálkodásra való áttérés a bérfejlesztésen túlmenően megfelelő alapot nyújt;

— *a létszámhiányból adódó munkaintenzitás növelésének munkabéri realizálására és*

— *a műszaki fejlesztés következtében előálló létszámösszetétel változása miatti átlagbér növelésére.*

A napirend előadója Rödönyi Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója volt. Az előterjesztéshez a szakszervezet részéről Gulyás János titkár adott korreferátumot.

Bevezetőben értékelte az 1969. évi eredményeket, hiányosságokat. Kiemelte, hogy a vasutas dolgozók minden tőlük telhetőt, sőt sok esetben az elvárhatónál többet tettek a szállítási igények kielégítése érdekében. *Nem mindennapi helytállásról tettek tanúságot az elmúlt hetekben, amikor a rendkívüli zord időjárás idején szinte emberfeletti erőfeszítéssel igyekeztek az ország vérkeringését biztosítani.*

Az áruszállításban történt lemaradás okait elemezve elmondotta, hogy ezek között vannak olyanok, melyek elkerülésére kormányszintű intézkedésekre, gazdasági ösztönzők, szabályozók módosítására van szükség

és vannak olyanok, melyeket a vasút belső szervezési intézkedésekkel a vezetés és irányítás színvonalának javításával meg tud oldani.

A szakszervezeti munkában egyik fő feladatnak a termelést segítő tevékenységet tekintjük — mondotta. — Tesszük ezt azért, mert az életszínvonal emelésének legfőbb forrása a termelékenység, a gazdálkodás eredményének javítása. *Amikor azonban a dolgozókat öntudatos munkafegyelemre, a termelékenyebb munkára, kötelezettségeik teljesítésére serkentjük, nem feledkezhetünk meg jogaik biztosításáról sem.*

Az üzemi demokrácia érvényesülésének elemzése után a szociális létesítmények helyzetéről és a fejlesztés irányáról beszélt. Az új létesítmények építését tovább szorgalmazzuk. *Tarthatatlannak tartjuk viszont, hogy a régi, főleg rekonstrukcióra, vagy megszüntetésre váró szolgálati helyeken a minimálisan elvárható szociális normák sincsenek biztosítva.* Nem tekinthetünk el attól, hogy ilyen helyeken is az emberileg elfogadható szociális ellátás biztosítva ne legyen — emelte ki.

A szakszervezet nevében javasolta, hogy az üzemi étkeztetésre fordított összeget emeljék fel, mert ennek hiányában az üzemi étkeztetés minőségében további rosszabbodás következne be.

Az írásos jelentés említést tesz arról, hogy a vasutas dolgozók bérszínvonala 1969-ben a tervezett 3 százalék helyett 3,6 százalékkal emelkedett. Ha ezt alaposabban vizsgáljuk, megállapítható, hogy a többletbérszínvonal-emelkedés nem kizárólag tényleges béremelésel, hanem jórészt az alacsony fizetésűek kilépése miatt állt elő. A tényleges béremelés csak mintegy 60 ezer főt érintett. A többségnél tehát bérszínvonal emelkedés nem volt.

Ezután beszélt arról, hogy a lehetőségekhez mérten

1970. március 1-től a vasutas dolgozók bizonyos béremelésben részesülnek. Ezek között első helyen szerepel az utazó- és forduló szolgálatot teljesítők túlóra díjazásának rendezése.

Hosszú idő óta húzódó és felsőbb jogszabályokat is sértő jogos panasz került ezzel megoldásra. Annak ellenére, hogy a túlmunka törvényes mértékű díjazása mellett vagyunk, a leghatározottabban ellenezzük a túlmunkát. A túlórában végzett munkát ugyanis csak látszólag fizeti a vasút. Valóságban a túlórára fordított összegeket a kollektíva zsebéből kell kivenni.

Tudatában vagyunk annak — folytatta —, hogy az év bizonyos időszakában a túlmunka elkerülhetetlen. Minden igyekezetünk arra irányul azonban, hogy a vasutasság ettől a tehertől megszabaduljon. Természetesen addig, amíg túlóráztatás lesz, annak megfelelő mértékű díjazása mellett leszünk.

A nyereségrészesedés új rendszeréről szólva elmondotta, hogy a kormány döntését a kategorizálás megszüntetéséről a dolgozók kedvezően fogadták. Azt azonban már kevésbé, hogy a differenciálást továbbra is biztosítani kell. Tulajdonképpen arról van szó, hogy a dolgozók többségénél nem talált még elfogadásra a munka szerinti elosztás elve és inkább helyeselnék az egyenlő elosztást. A szakszervezet a differenciálás mellett van. Arra azonban ügyelni kell, hogy tényleg azok részesüljenek nagyobb jövedelemben, akik többet tettek az eredmények elérésénél.

Tudjuk, hogy a március 1-től megvalósuló bérintézkedések nem oldják meg teljes mértékben a jogos panaszokat. A lemaradások felszámolására a kilátások azonban kedvezőbbek, mint egy évvel ezelőtt. A vasúti közlekedés korszerűsítése, a bértömeggazdálkodás bevezetése, bizonyos preferenciák engedélyezése stb. együttes hatásaként nagyobb lehetőség nyílik a bérfejlesztésre és javul a dolgozók munkakörülménye is. Mindez természetesen nem megy egyik napról a másikra.

Befejezésül a jubileumi munkaversennyel kapcsolatos szakszervezeti teendőkről szólt.

A központi vezetőség a vasút 1970. évi tervét és az ezzel kapcsolatos szakszervezeti feladatokat vita után, módosításokkal elfogadta.

VASUTAS PORTRÉ

A területi titkár



Amikor a közelmúltban ötvenedik születésnapját ünnepelte, mi is köszöntöttük. Kinczli József, a pécsi területi bizottság titkára mosolyogva fogadta a gratulációt.

— *Ha én már nem is vagyok mai gyerek, a területi bizottságunk soha nem volt olyan fiatal, mint napjainkban. Csak 38 év az átlagéletkorunk. Szívesen dicsekszem ezzel, mert élő cáfolata annak a mende-mondának, hogy a mai fiatalok nem szívesen vállalnak társadalmi funkciót...*

S a fiatal munkatársaknak van mit tanulniok a férfikora delén is fiatalos lendülettel és optimizmussal dolgozó területi titkártól, aki 31 esztendeje lépett vasúti szolgálatba. Immár közel húsz éve függetlenített szakszervezeti tisztségviselőként tevékenykedik és éppen 15 esztendeje annak, hogy a párt, a mozgalom és az egész tagság bizalmából a pécsi területi bizottság élére került. Tagja szakszervezetünk központi vezetőségének és 12 esztendő óta a Szakszervezetek Országos Tanácsának is. Így módja van arra, hogy a szakszervezeti mozgalom legfelső fórumán képviselje a vasutasság érdekeit, tolmácsolja problémáinkat és beszámoljon eredményeinkről.

A gazdag tapasztalatai mellett is szerény, az aktivisták véleményét megbecsülő mozgalmi vezetőt most is a legsürgősebb tennivalók foglalkoztatják.

— *A szakvonali vezetéssel közösen keressük a lehetőségeket a vasutas dolgozók munkakörülményeinek javítására. Már az is igen nagy eredmény, hogy a vontatási utazóknál havi 20—25 órával sikerült csökkenteni a szolgálati órák számát. Kevesebbet szolgálnak már a forgalmi utazóink is. Több fontos területen, így az építési és pályafenntartási szolgálatnál, egyes vontatási munkahelyeken, az anyagszerkezelési szolgálathoz tartozó szentéri dolgozóknál 44 órás a munkahét, — mondja Kinczli József.*

— *Mi a legfőbb célkitűzésük?*

— *Ez sem titok — mondja mosolyogva. — Hat éve nem került hozzánk a szakszervezet központi vezetősége és a KPM vándorzászlaja. Erőink összefogásával szeretnénk úgy befejezni az idei esztendőt, hogy végre újra hozzánk kerüljön a vándorzászló...*

Mivel a területi titkárnak is van magánélete, kértük, engedjen meg ezzel kapcsolatban egy kis „kíváncsiskodást".

— *Kedvenc szórakozásom a szépirodalom, az olvasás — mondja. — Azután itt van a sport. A pécsi városi sporttanács elnökhelyettese vagyok. Társadalmi munkában látom el ezt a tisztséget és a sportversenyeken való részvétel felfrissülést, szellemi kikapcsolódást jelent.*

Családja és hivatása között oszlik meg Kinczli József élete. A terület nagy, s a gond, ezernyi, vagy talán több is. Minden idegszálával arra törekszik, hogy a tagság mindenütt tudja, érezze, hogy mellette és érte van, tevékenykedik a szakszervezet.

L. J.

A tél nehezíti a munkát

Hófúvásban is helytálltak a rákosrendezői vasutasok



A behavazott pályaudvaron nem könnyű a munka. (Hemző Károly felvétele)

Amerre a szem ellát, mindenütt hó és kocsi. *A nagybirtoknak is beillő 720 holdon elterülő hatalmas pályaudvaron, Rákosrendezőn, megfeszített munkát végeznek a vasutasok.* Nem kell hozzá szakavatott szem — bárki megállapíthatja —, hogy rendkívüli időket él az állomás. A vonatfogadó vágányokon határtól határig állnak a szerelvények. Kicsit félelmetes a rakományokkal tele kocsik között a havas, hosszú út a felső forgalmi irodáig.

Szalaki István térfőnököt, a forgalmi iroda mindent mutató „lázgörbéje", a fogadó és irányvágányok helyzetét tükröző nagy tábla előtt találom. Csak néhány percet beszélgetünk és máris szól a telefon. Az igazgatóság közli, hogy tekintettel a Szolnokot érintő rendkívüli időjárásra, hóra, hófúvásra, Rákosrendezőről a Szolnok felé irányuló vonatokat rendezetten kell és szabad csak elindítani úgy, hogy azokban a Békéscsaba és környékére rendelt kocsik — Szolnok állomás mentesítése céljából — egy csoportban legyenek.

— Nem könnyű feladat! — mondják egyszerre *Fodor György állomásirányítóval együtt*, de már adják is tovább az utasítást a gurító előmunkásnak és kocsimesternek.

Mozgalmas percek és órák ezek...

Az 5651/a Lökösháza átmenetről érkezik és jár be az AB vágánycsoportra. A vonatvezető fáradt, már 24 órája szolgálatban van és nem viszi tovább a vonatot. Egy másik ember kellene, de nincs, így a vonat vár...

A 252. számú vonatvezető a legutolsó adatokat diktálja a belsős forgalmi szolgálattevőnek és máris indul, főleg romló és élő küldeményekkel rakva a CSD-re. Egy forda kijár... Dorog felől pedig bejár egy szénnel rakott vonat... Minden percnek megvan a maga izgalma.

Belépünk a térfőnök irodájába. Szalóki István térfőnök az állomás egyik veteránja. Itt kezdte a vasúti munkát még 1952-ben és azóta is itt van. Kiváló ismerője az állomásnak.

— Nehéz napokat élünk — kezdi a beszélgetést a térfőnök. — 400—500 kocsival több a befutás, mint nyáron és kora őszön. Nemcsak a kocsimennyiséggel, hanem a téllel, hóval is küzdünk. Fokozza a munkát és állandó izgalmat jelent, hogy a kocsitartózkodást csökkentsük. A legutóbbi értékelés szerint túlteljesítettük a normát. Jelenleg is jók a kilátásaink. Ennek érdekében egy sor intézkedés is történt. *Felelőse van a gurítópályaudvarok rákfenéjének, a félregurításnak. Gurítóelőmunkás, kocsimester, saruállítók, mind erre ügyelnek. De ha történik is félregurítás, azonnal kiveszik az elkalandozott kocsit.* Ha egy-egy kocsi számadása megbújik a „fakkokban", az átmenesztők rögtön „csengetnek".

Alig hogy kimondja, belép *Debreceni Károlyné* átmenesztő és közli, hogy egy számadás nem volt a helyén. Nem égbekiáltó mulasztás, de jól tükrözi a lelkiismeretes munkát és jól szolgálja a kocsitartózkodás csökkentését a hiba jelentése.

Aztán tovább beszél a térfőnök:

— *Maximálts terhelésekre törekszünk, de sohasem a kocsiácsorogtatás árán.* A versenyszellemet állandóan felszínen tartjuk úgy, hogy a győztes túrt igyekszünk valamilyen formában jutalmazni. *Sokat köszönhetünk az állomás veteránjainak, Hajdu Antal kocsimester, Dózsa László, Orosz István, Jazimitzky Béla* sarusoknak és *Katona Ferenc váltóőrnek, de a fiatalokra sem panaszkodhatunk. Pozsár László, Szilágyi László és Jámbor Károly a legjobbak közül valók.* Meg kell dicsérnem a Miskolcról kölcsön kapott 17 embert is. Fegyelmezettek, kötelességtudók. Nagy munkánkat talán az segíti a legjobban, hogy december 2-án bekapcsolták valamennyi fogadó és egyes irányvágányok felett a villamosáramot. Most már minden fogadóra be tudunk járni villanygéppel és a Hatvan—Miskolc irányú vonatokat pedig nem kell — sok munkával — kitenni „drót alá".

Közben *Fodor György* állomásirányító harsány hangja hallatszik: Mi van a „táskás" fordával? Miért nem indul?

Táskás forda...? Hát az mi?

Ember nélküli vonat. Eddig semmi baj vele. Néhány hónapja a táska nagyszerűen teljesíti feladatát — magyarázza a térfőnök. *Rendben, eljegyzékelve belerakjuk a számadásokat, fékbárcát és minden szükséges okmányt, melyet aztán a mozdonyvezető vesz magához és ad le Ferencvárosban.* Onnan ugyanígy küldik vissza a vonatot.

Közben indul egy 150 tengelyes, 1900 tonnás vonat. Bejár a CSD-ről egy érkező hosszú szerelvény. Egy másik Rákos felé indul. A mikrofon szüntelenül bömböl. A saruállítók frissen mozognak a havas vágányok között.

Gergely József

SZOCIALISTA SZERZŐDÉS

A villamosítás gyorsabb befejezéséért

A Budapest—Nyíregyháza vasútvonal villamosítási munkálataiban részt vevő vállalatok képviselői a 3. számú Beruházási Felügyelőség Guszev utcai tanácstermében értekezletet tartottak. *Dr. Tóth György, a felügyelőség vezetőjének beszámolója után — amelyben ismertette a munka jelenlegi állását — Eszenyi János, a beruházások szakszervezeti intéző bizottságának titkára, „Szocialista szerződés" megkötését javasolta a megjelent vállalatok képviselőinek,* majd felolvasta a szerződés tervezett szövegét. Az elhangzottakat hosszas és hasznos vita követte.

Ennél a rövid tudósításnál sokkal többet érdemel mindaz, ami a tanácskozáson elhangzott.

Nem akarunk frázisokat pufogtatni arról, hogy mit jelent a népgazdaságnak és a vasútnak a csaknem egymilliárdos beruházás — tudniillik, ennyibe kerül a budapest—nyíregyházi vasútvonal teljes villamosítása. — És nem mindegy, hogy mikorra készül el.

A hajrá következik

Az első kapavágás 1968-ban történt, s a tavalyi vasutasnapra már Szajolig eljutottak az építők. *Nem állítjuk, hogy minden simán, akadályok nélkül ment — de a lényeg az, hogy úrrá tudtak lenni a nehézségeken. A munka java viszont még hátra van. Január 1-től már a harmadik ötéves terv utolsó szakaszába lépünk, s a finis következik a villamosítási program végrehajtásában is.* Ahhoz azonban, hogy az idei évet sikerrel tudják zárni, szükség van a részt vevő 16 vállalat legteljesebb együttműködésére, kooperációjára.

Nehezíti az együttműködést azonban az, hogy a 16 vállalatból csak hét tartozik a MÁV hatáskörébe, a többi kívülálló — illetve kettő nem is magyar. *A MÁV Távközlő és Biztosító-berendezési Építési Főnökség kapacitása ugyanis korlátozott, s a beruházó ezért érintkezésbe lépett két csehszlovák céggel, az EZS Felsővezetéképítő és az AZSD Kábelépítő Vállalatokkal.* Ők végzik majd el — természetesen a TBÉF-fel együttműködve — a vasút mellett húzódó távközlési légvezetékek lebontását és a kábelek lefektetését.



A kemény télben is dolgoznak a felsővezeték-szerelők.

A debreceniek távol maradtak

A legtöbb felszólaló szerint a terv befejezésének egyik előfeltétele a kábelhiány megszüntetése. Ez az említett távközlési vezetékek elkészítése mellett biztosítaná az automata térközbiztosító berendezések és az útba eső állomások megfelelő világításának folyamatos elkészítését is.

Sok szó esett a közreműködő három építőipari vállalatról is, sajnos, azonban ők nem hallották ezt, mert nem jöttek el az értekezletre. Pedig kulcspozícióban vannak. Ha ők késnek, megérzi azt az egész villamosítás. *A három távolmaradó építőipari vállalat közül kettő nem tartozik a MÁV hatáskörébe. De a Debreceni Építési Főnökség közönyét — ugyanis ő a harmadik vállalat — épp úgy lelkiismeretlenségnek tartjuk, mint a debreceni Távközlő Berendezés Fenntartási Főnökség távolmaradását.* Úgy érezzük, teljes joggal, mert ugyanakkor a többi közreműködő üzem és vállalat — legyen az MÁV vagy más önálló — a legnagyobb jóindulatról és segítőkészségről tett tanúságot. Közömbösséggel pedig egy ilyen sokrétű, nagyjelentőségű munkát csak hátráltatni lehet, de segíteni nem.

A szerződést később írják alá

A debreceni főnökségeknél, úgy látszik, minden rendben van. Nincsenek olyan gondok, mint az értekezleten megjelent vállalatoknál. A jelenlevők végül is abban állapodtak meg, hogy tartják a most felvett közelebbi kapcsolatokat és közösen próbálnak megoldást keresni gondjaikra, és csak a határidők kölcsönös egyeztetése után írják meg a szocialista szerződés végleges szövegét.

Azét a szerződését, amely meggyőződésünk szerint biztosítja 1970 végére Budapesttől Nyíregyházáig a vonal teljes villamosítását.

Zsoldos János

A hó fogságában

1969. december 19-én este, illetve 20-ra virradó éjjel a Duna-Tisza közén, de főleg a Dunántúlon 100—150 kilométeres sebességű hóvihar sok helyen teljesen megbénította a közúti és a vasúti közlekedést. Több személy- és tehervonat a nyílt pályán, a hótorlaszokban elakadt. A mentés szinte emberfeletti munkát kívánt a vasutasoktól és a honvédség műszaki alakulataitól.

Az 1948/a Ab motorvonat Sellyéről három kocsival 18,45 órakor érkezett Pécs állomásra. *Popovics Miklós motorvezető és Kászonyi József vonatvezető, Novák Tibor forgalmi szolgálattevőnek a következőt jelentették:* Bicsérd és Mecsekalja-Cserkút állomások között több száz méter hosszban magas hótorlasz akadályozza a közlekedést, alig tudtak átjönni a motorvonattal. S most, hogy egyre erősödik a szél, ne indítsák őket vissza — legalábbis ne ezzel a kis motorral, mert mindenbizonnyal elakadnak. Az utasok elmehetnek a következő szerelvénnyel is, hiszen az egy óra múlva indul. S azt a vonatot úgyis egy nagy gép húzza, s az minden bizonnyal áttöri a hóakadályt. A forgalmi szolgálattevő azonban hajthatatlan volt.

Indulás a bizonytalanba

— **19,20 óra:** 10 perc késéssel ugyan — ez a vitatkozás miatt volt — a 2441/a Pécs-szigetvári személy két kocsival — középen egy kalauzkocsi — mégis elindult Pécs állomásról. *Az utolsó kocsi, amelyben helyet foglaltunk, hideg volt. A vaskályhát elfelejtették megrakni.*

A kijárati váltókon jártunk, amikor a szomszéd ülésen egy négytagú társaság ultizni kezdett. Szigetvárig még van egy óránk, mondották. Akkor még nem sejtették, hogy egész éjszaka ultizhatnak. A hóvihar erősödött. Az Ab-motor csak lassan, szinte lépésben ment a behavazott síneken.

19.35 óra: Megérkeztünk Mecsekalja-Cserkútra. A kocsiba három utas szállt fel. *Azt mondták, itt az állomás mellett a 6-os úton legalább 50 autót betemetett a hóvihar. Menteni jelenleg lehetetlen.* A vonat szinte lépésben megindult Bicsérd felé. Az állomást már elhagytuk, amikor egyre csökkent a sebesség, majd a vonat megállt. *Egyszerre hárman ugrottunk az ajtóhoz. Éreztük és tudtuk: valami nincs rendben.* A tomboló viharban azonban semmit sem láttunk, csupán annyit: a nyílt pályán állunk. A vonat még egyet-kettőt „erőlködött", s aztán megadta magát sorsának.

19.50 óra: *Kissüle János jegyvizsgáló az egyre erősödő hóviharban elindult Bicsérd állomásra segítséget kérni.* A hátsó hideg kocsi utasai — miután világossá vált, hogy a vonat a hóban rekedt — derékig érő hóban a motorkocsihoz igyekeztek, ott legalább meleg volt.

A segélygép is elakad

20.30 óra: Bicsérd felől egy gőzmozdony közeledett. Már 20 méter, már 15, már 10, amikor az is elakadt. Mondanának valamit, de a teljes erővel tomboló hóviharban semmit sem lehetett hallani. Az utasok türelmesek. Mindannyian várják a segítséget.

21.40 óra: Az előttünk 10 méterre álló mozdonyról értesítést kaptunk, hogy egy másik gép is elindult menteni. Sőt telefonáltak a honvédségnek is, így hamarosan itt lesz a segítség.

22.10 óra: A második segélygép is elakadt. S most már két mozdony és egy személyvonat kényszerült a hó fogságába. Az utasok végképp beletörődtek sorsukba.

23.30 óra: Üzenet érkezett, hogy a kiskatonák a 6-os úton — mert országúton akartak megközelíteni bennünket — elakadtak. Őket is menteni kell. Egy másik alakulat indult a segítségünkre vonaton.

0.10 óra: Bicsérd állomásról lapátokat hoztak és a segítségünkre jött 424 076-os mozdonyt kezdik kiásni.

0.40 óra: Még mindig a mozdonynál dolgoznak, de látható eredmény nincs.

0.50 óra: Az akkor már méteres hóban megérkezik az egyik pályamunkás. Panaszkodik: *amennyi havat kilapátoltak a vágány közül, annyit fújt vissza a vihar. Várni kell a mentéssel, mert így nem mennek semmire.* Az utasok már nyugtalanok. Legtöbbjüknek reggel 6 órára munkába kellene menni. Egyik távoli ülésről gyermeksírás hallik. Vizet kér. Víz nincs. Egy narancs kerül elő, azt majszolja a legényke.

1.30 óra: A vihar mintha csendesedne. Az előttünk levő mozdony körül ismét mozgás támadt.

1.45 óra: Pályamunkások érkeztek, akiket az éjszakai álmukból vertek fel. Lapátokat is hoztak. *A vasutasok és civilek megkezdték a vonat kiásását. A hó már a lépcsőket is elfedte. A munka, amit végeztek, emberfeletti.* A hideg legalább —20 fok.

2.20 óra: Hamarosan indulunk — kiabálta egy hang. A katonák viszont még mindig nem érkeztek meg. Talán a vonattal is elakadtak?

2.30 óra: A gőzmozdonyt kiszabadították, s az megindult felénk. A kocsink megmozdult, s ebben a pillanatban megszabadultunk a hó fogságából.

2.40 óra: Beérkeztünk Bicsérd állomásra. A motorvonatból kiszállítottak bennünket — mondván — ez nem mehet tovább. Legalább 150-en voltunk, akik a szűk váróteremben szorongtunk. Közben megérkeztek a katonák is.

A „dráma" véget ért

3.10 óra: A Mecsek expressz csaknem 6 órás késéssel átrobogott Bicsérden. Mi pedig a hajnali, illetve a reggeli vonattal 4.50 órakor utazhattunk tovább.

Ezen az éjszakán sok ehhez hasonló eset történt. Drámai küzdelmet vívott az ember és a természet. *A vasutasok, a pályamunkások és az utasok emberségből, helytállásból jelesre vizsgáztak.* Egy gondolat azonban ott a hóviharban és azon túl is nem hagyott nyugodni. Miért makacsolta meg magát azon az estén Novák Tibor, Pécs állomás forgalmi szolgálattevője akkor, amikor kérve kérték, ne indítsa a szerelvényt, mert erősödik a hóvihar. Sőt előre megjósolták: el fognak akadni. A forgalmi szolgálattevőnek talán csak az volt a fontos, hogy a vonat kimenjen az állomásról?

Szerényi József

A villamosítás Törökszentmiklósra ért

EGY, KETTŐ, HÁROM...

pontosan százegy zöld építőkocsit számoltunk össze Törökszentmiklós határában. Az idei évet csalhatatlanul az építés, a fejlődés jellemezte. Bár néhány fanatikus lokálpatrióta azt állítja, hogy amióta nem áll meg a nemzetközi gyors Törökszentmiklóson, oda a város tekintélye. A vasút, a menetrend változás ellenére sokat fejlődött Törökszentmiklóson. *Állnak már a villamosvezetékek oszlopai, elkészült a magasperon, és megvan a helye a reflektoroknak, amelyek biztosítani fogják az állomás stadionvilágítását. S aki még ebben sem hisz, nézzen be Bene Lajos állomásfőnök irodájába, ahol elkészült már az új, modern villanyóra, s lekerült a falról a régi, a megsötétedett dobozú inga szerkezet.*

— Sokat bosszankodtunk a forgalomkorlátozás miatt — mondja Bene Lajos —, de az építkezésekhez szállított anyagok kisegítették állomásunk tonnatervét. Az év elején csak 81 százalékra tudtuk teljesíteni ezt a gazdasági mutatót. A harmadik negyedév végén pedig már 6—7 százalékos túlteljesítést számoltunk ki. A város ipara és mezőgazdasága egyébként együtt fejlődik a vasúttal. *Az „Aranykalász" termelőszövetkezet szakítva az itteni mezőgazdasági hagyományokkal, ma már nagy mennyiségben termeszt almát és burgonyát. A Baromfiipari Vállalat tollat és vágott jószágot szállít Svédországba, az NSZK-ba, Olaszországba, a Szovjetunióba és sok más országba.*

Elkészült a malom 750 vagonos tárolója. Ujabban borsóhántolást is vállalnak. Jelentősen növeli állomásunk forgalmát a Mezőtúri úton levő hatalmas Vegyitex-raktár, amelyhez külön iparvágány tartozik. *Állomásunkon a kocsitartózkodás 99,25 százalék, a kocsik kihasználása pedig 102,3 százalék. Az idén egyetlen baleset sem történt.*

— A jó gazdasági eredmények elérésében nem kis szerepe van a társadalmi szervezeteknek és a szocialista brigádoknak — mondja Kiss Imre, az állomás szakszervezeti bizottságának titkára. — Állomásunknak mind a 8 szocialista brigádja részt vett a város felszabadulásának tiszteletére indított munkaversenyben.

TÖRÖKSZENTMIKLÓSON

minden különösebb nehézség nélkül zárják az évet. A termelési, a gazdasági eredmények biztatóak. A jó szervezés mellett kétségtelenül segítette munkájukat a szerencse; a pálya villamosítása. Ez a véletlen most odasodorhatna egy építőipari vállalatot, egy ktsz-t is, hogy segítsen rendbehozni az omladozó kultúrotthont.

Molát Ferenc

Békésről — a nagyvilágba

Jól zárták az évet, de 1970-től még többet várnak

A Murony és Békés között közlekedő vicinális, szuszogva járja az utat. Bírkózik a téllel, s bírkózik az évekkel, mert bizony öreg ez a vonat.

A szerelvény megvonaglik, azután megáll. A barátságos melegből kilépünk a szeles, hideg, békési pályaudvarra.

A forgalmi irodában ismét meleg fogad. Az államás egyetlen szocialista brigádjának vezetőjével, Sz. Nagy Lászlóval szeretnék találkozni.

— Szabadságon van — mondja *Bánfi György* állomásfőnök —, *de itt van a helyettese, Ladányi László forgalmi szolgálattevő.*

A „mini" szocialista brigád

— Tudja, túl sok itt a munka — mondja —, amolyan mindenesek vagyunk. Ha kell a személypénztárban, ha kell a raktárban segítünk. Néha még a váltóőri szolgálatot is ellátjuk.

— Milyen forgalma van az állomásnak?

— Nem nagy, mindössze napi tizenöt-húsz kocsi. Ezt győzzük munkával. *Néhány ügyfelünk nagyon rendes. A TÜZÉP például éjjel-nappal dolgozik és minimális fekbért fizet. De a gabonafelvásárló és a termelőszövetkezetek sem éjjel, sem ünnepnapon nem akarnak rakodni.*

A békési állomás egyetlen „mini" szocialista brigádja olyan, mint maga a munkahely, ahol dolgoznak. Szorgalmasan ügyködnek, morzsolják a hétköznapokat. Nem akarják és nem is tudják megváltani a világot egetverő nagy tettekkel. A szürkére koptatott táblán szálkás betűk jelzik a kocsitartózkodás és a kocsikihasználás legutóbbi eredményét. Feljegyeztem én is. Az egyik 97, a másik 102 százalék.

Kis áru, nagy érték

— Nem rossz eredmény.

— Nem. Nincsenek nagy rakományaink — mondja *Ladányi László.* — De amit ebből a községről elvisznek, többet ér az országnak, mintha ezer vagon betont, követ, vagy más nagy tonnaterhet jelentő anyagot rakodnának havonta. *A békési kosárgyár Brazíliától Svédországig, szinte mindenhová szállít. Az iparművészeti remekek több mint 90 százaléka nyugati országokba megy.* Nos, ebből az exportból mindössze csak néhány vagont tudunk megrakni, mert kissúlyúak, kis helyet foglalnak el. Az élőállat-forgalom és a mezőgépgyártás is egyre inkább elviszi hírünket a világba. Lehet, hogy a szállítandó anyagok mennyiségében elmaradunk — hasonló nagyságú állomások között, de az áruk minősége tekintetében minden bizonnyal az élen vagyunk.

Kell a vasút

Új üzem a Körös mentén a *Budapesti Mezőgazdasági Gépgyár békési gyára.* Három év alatt a létszáma négyszeresére, termelési értéke hétszeresére emelkedett.

Az irodában *Oláh Lajos főmérnök,* az ország talán legfiatalabb gazdasági vezetője fogad. A gyár és a vasút gyümölcsöző kapcsolatáról beszél:

— Úgy kell nekünk a vasút, mint fának a levél. Ez jelenti számunkra az életet, a munkát. A nehéz, nagytestű mezőgazdasági gépeket nem lehet camionnal utaztatni. Még így is sok gondot okoz, hogy messze vagyunk az állomástól, s a gépeket át kell cipelni a községen. Ugyanez vonatkozik a hozzánk érkező anyagokra is. A jövőben még jobban számítunk a vasútra, hiszen 1970-ben a tanulópénz lefizetése után végre önálló termékeket fogunk gyártani.

— Azt mondják az állomáson, hogy sokszor csak a hajrá időszakban szállítják, ömlesztik a gépeket.

— Sajnos, ma még így van — mondja a főmérnök és belepirul, mint a diák, akit csínyen értek. — Ha ütemesebb lenne a gyártás, a szállítás is tervszerűbb volna. *Az új gazdasági mechanizmusban azonban még mindig nem megfelelő a termelő üzemek anyagellátása. Remélem, hogy 1970-ben ez változni fog, s akkor megoldódik a vasút problémája is: ütemes lesz a szállítás és a rakodás.*

Molát Ferenc

1970. JÚNIUS 28:

XIV. Ifjúsági Béketalálkozó

A KISZ Központi Bizottsága, a Vasutas és Postás Szakszervezet elnöksége, a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium főosztályai, és a közlekedési tárca KISZ-bizottságai ebben az évben Szombathelyen tartják az ifjúsági béketalálkozót.

A főbizottság hazánk felszabadulásának 25., Lenin születésének 100. évfordulója jegyében kívánja megszervezni az ifjúsági béketalálkozót, amelyre mintegy 20 ezer fiatalt várnak.

AZ EZREDIK OLVASÓ

A Debreceni Járműjavító Üzem több mint 11 ezer kötetes könyvtára életében jelentős esemény zajlott le. *A művelődési ház vezetősége kis ünnepség keretében jutalmazta meg a tíz letéti könyvtár társadalmi vezetőjét, valamint a könyvtár november elején beiratkozott ezredik olvasót, Román Lászlót,* az üzem műszaki dolgozóját.

Volosinovszki János

MEGÍRTUK — INTÉZKEDTEK

Az elmúlt tavasszal írtam a szerkesztőséghez, hogy Gogánfa állomás mellett a VI-os sz. őrháznál a háború alatt tönkre ment a kerítés és Vas Antal pályaőr 4 éves kislánya állandóan veszélyben van, mert kikiszalad az országútra, és a sínekre. *Most örömmel tudatom, hogy a tapolcai pályafenntartási főnökség — átérezve a szülők aggódását — az őrházat körül kerítette.*

Bognár Károly

A vasút élethivatás

Lapunk november 3-i számában „A vasút élethivatás" címmel közöltük egy fiatal forgalmista nyílt levelét. A levél megjelenése után munkahelyén sok támadás érte a levélírót. Ezekre válaszolt most újabb írásában, amelyet az alábbiakban teljes terjedelmében közlünk:

„A múltkori nyílt levelem, sajnos, nem talált kedvező visszhangra, még olyan körökben sem, ahol védelmet kellett volna találnom! Hogy miért, annak több oka van:

Vannak olyan emberek, mégpedig nem is kis számban, akik (itt főleg anyagiakra gondolok) segítségért kiáltanak, pedig a fizetési szalag másról árulkodik.

Vannak, akik a levél propaganda jelegét feszegették, mondván: kár „ilyen" légkörben nagy szólamokat elpufogtatni, annak eredménye jelen esetben úgy sem lesz!

Szeretném elmagyarázni, mi késztetett arra, hogy azt a levelet megírjam. Munkám során, sajnos, számtalanszor találkozom idős, meglett vasutasokkal, akik a legnagyobb passzivitást tanúsítják a vasúttal szemben, mondván: nem dolgozunk, mert nincs pénz!

Könnyű követelődzni, könnyű kimondani, hogy több szabadidőt, több pénzt!

De nem tudom, van-e egyetlen ember a kiáltozók között, aki elfogadható tanácsot tudna adni, aki úgy tudná rendezni a helyzetet, hogy abból sem a vasútnak, sem pedig a népgazdaságnak kára ne legyen!

Terjesztik, továbbítják az egészségtelen gondolatokat, sokszor még arra sem gondolva, hogy annak van-e valami elfogadható alapja. Az ilyenfajta pénz- és szabadidőkövetelés pedig nem vezet eredményre, ezt mindenkinek tudnia kell. Szerintem jobban kell dolgozni, jobb eredményeket kell elérni, s akkor a pénz- a szabadidő is több lesz.

Szerencse azonban, hogy nem mindenki gondolkodik így. Van egy nagy tábor, akik ennek pont az ellenkezőjét vallják, s akik most is a jövőjüket keresik, s látják a vasútban. Ők azok, akik helyesen gondolkodnak, akik szeretik a vasútat.

Azért írtam a levelet, hogy lássák a kétkedők, van még a vasúton számtalan olyan ember, aki lelkesedéssel, odaadással dolgozik, aki nem törődik a félrevezetéssel, bátran kiáll a vasút, az eredményes munka mellett.

Kevei László.

Szolgáljon e néhány sor búcsúzóul...

Vasutas élete egyidős lett volna népi demokráciánkkal. Talán valamivel öregebb, mert 1944 karácsony táján vették fel a vasúthoz. Falusi gyerek volt, izmos, erős, munkára alkalmas. Jól forgott kezében a csákány. De valami, a szakma szeretete, a változatos munka a forgalomhoz vonzotta. A kérvényezést és sok utánjárást az követte, hogy néhány év után áthelyezték a Nyugati pályaudvarra kocsirendezőnek.

Régi munkatársai ma is a legjobbak között emlegetik. Tóth Lajos úgy ugrott, ha munkáról volt szó, mint a gumilabda — mondják. Izmos karjainak tán még a gördülő kocsik is engedelmeskedtek. Szinte szüntelen lengett kezében a vörös jelzőzászló és az éleshangú jelzősíp talán sohasem hiányzott a szájából.

Egyszer aztán, az ötvenes évek egyikén, mint idomított a vad, megcsalta az egyik „rakoncátlan" kocsi és a csupa vitalitás, munkakedvvel teli fiatalember csonkult testtel maradt a vágányok között.

Hosszú, nehéz hónapok után — többől amputált — egy kéz és egy láb hiányával hagyta el a kórházat.

Ő remélt, mint az az ember, ki nagy bajban van. Apja, anyja már régen nem volt. A testvére meg a maga életét élte. A leány, ki szívesen topogott a jóképű vasúti kocsirendező oldalán, kivel annyi szépről tervezgettek, elmaradt a magával tehetetlen legény mellől.

Maga maradt búja, bánata társaságában, testvére portáján, kegyelemből szorított odujában. Így múltak a hónapok. A műkéz és műláb annyira segítették, hogy erőt érzett egy új szolgálat felvételére.

Jelentkezett is a Nyugati pályaudvaron. Kapusnak osztották be. Vállalta. Háromkerekű kocsiján naponta hajtott ki a veresegyházi állomásra, ahonnan vonattal folytatta útját tovább.

Elmaradhatatlanul hozzátartozott a Nyugati pályaudvarhoz. Szánalmas csoszogása alá a koppanó botok és a műláb nyekergése festett disszonáns zenét.

Ilyen lelki és testi „nyomorúságban" is elvégezte munkáját. Ült a kapuban, ügyelt a rendre, szedte, vagy árulta a jegyeket.

Álmai, tervei, elképzelései is voltak. Szeretett volna eljutni Németországba, ahol — ő mesélte — olyan lábat kaphat, amely bot nélkül is elviszi útjain.

Ki tudja miért...? Nem jutott el.

Karácsony előtt néhány nappal jött a szomorú hír, hogy amikor szolgálat után, Veresegyházára érve, csak úgy mint máskor igyekezett haza a kézi meghajtású, háromkerekű kocsijával, egy autó elütötte.

Mentő, kórház, műtét következett... Majd ismét sok-sok szenvedés.

Nem volt segítség. Meghalt. December 23-án, talán éppen azon a napon, melyen 25 év előtt vasutasnak jelentkezett.

Tóth Lajos, hajdani fürge kocsirendező és hosszú éveken át szomorú, magányos kapusnak még holtában sem volt szerencséje! A kórház, ahol meghalt és a gyér rokoni és ismerősi kör elmulasztották a Nyugati pályaudvar dolgozóit értesíteni.

Szerencsétlen életéhez illően, csak néhány ember, az állomásról senki sem kísérte el utolsó útjára.

Szolgáljon ez a néhány sor búcsúzóul és emlékezésül.

— gergely —

Miért nem kapnak bundát, s csizmát?

A tapolcai állomási kapusok panaszkodnak, mert bunda- és csizmajárandóságukat megvonták. *A kapusoknak nemcsak a peron bejáratánál kell állniuk, hanem a távoli szén- és tűzifa tárolóhelyekről is nekik kell tüzelőt szállítani, tüzet rakni, takarítani stb.* Éjjel pedig a megszüntetett málházók teendői várnak rájuk. Sőt az állomástól közel egy kilométerre levő úgynevezett „diszeli" csonkában tárolt szerelvényeket is őrizniük kell. Úgy érzik — s joggal —, hogy elhamarkodott volt a bunda- és csizmajárandóság megszüntetése.

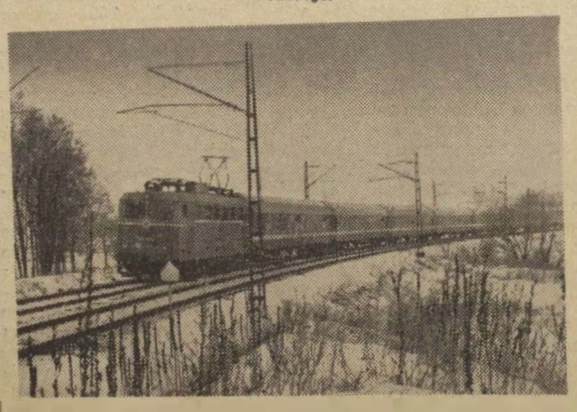
Bognár Károly

Új „színes" expresszvonat

A Győri Magyar Vagon és Gépgyár megkezdte az új reprezentatív expressz vonatokba besorozandó II. osztályú kocsik leszállítását. Eddig 75 kék kocsit adtak át a MÁV-nak. Képriportunk a próbaút alkalmából készült.



Az út során elérték a 140 kilométeres sebességet is. A képen Jakab Gyula mozdonyvezető és Per László mérnök a próbaút vezetője.



Havas tájon robog a színes szerelvény
(Laczkó Ildikó képriportja)

A rendkívüli hóakadályok leküzdése után

Biztosítani kell a zavartalan téli forgalmat

(Folytatás az 1. oldalról)

időjárás, amely december eleje óta már több alkalommal tette próbára a szombathelyi, a pécsi igazgatóság és a budapesti igazgatóság Dunántúlra eső területének vasutas dolgozóit, nehéz helyzetbe hozott bennünket. Csak fokozta gondjainkat — hangsúlyozta a szakosztályvezető —, hogy a hatalmas hótömeg már akkor lezúdult, amikor lényegében még az őszi forgalom befejező időszakánál tartottunk, s a személyszállításban pedig a karácsonyi fogalom küszöbén álltunk. Különösen az utóbbi napok megterhelése haladta meg az erőinket. *A Dunántúlon tulajdonképpen csak két fővonalon, Budapest—Pusztaszabolcs—Dombóvár—Pécs, valamint Budapest—Győr—Hegyeshalom között nagy nehézségek közepette sikerült fenntartanunk a forgalmat.* A havazás és a kemény hideg miatt az ország más területein is lelassult a forgalom, de főként a rendezőpályaudvarok munkájában voltak kiesések.

Az elismerés hangján

— Hol mutatkoztak a legnagyobb nehézségek?

— Székesfehérváron, ahonnan mintegy kétezer utas továbbjutását gátolta a hóvihar. Szombathely térségének forgalmát is teljesen megbénította a zord időjárás, mert mind a hat elágazásban hótorlaszok keletkeztek. Az ÖBB Hegyeshalomból napokig nem fogadott vonatot és nemzetközi vonataink általában csak igen nagy késéssel közlekedtek. *Ember és gépet egyaránt próbára tette a rendkívüli hevességgel ránk törő tél. Csak a legnagyobb elismerés hangján szólhatok azokról a forgalmi és műszaki dolgozókról, a katonákról és közmunkás polgári személyekről, akik lankadatlan munkával segítettek a hóakadályok eltávolításában.* Különösen nehéz dolgunk volt, mert tapasztalnunk kellett, hogy ilyen nagy télre a rendelkezésünkre álló — hó és jég elleni védekezésre szogáló — eszközök száma kevés. Talán az utóbbi évek viszonylag enyhe telei elkényeztettek bennünket és nem számoltunk eléggé a zord időjárással. Bár tudjuk, hogy üzemünket nem helyezhetjük födél alá, a védekezés eszközeire a jövőben nagyobb gondot kell fordítanunk...

— De talán arról is hallhatnánk néhány szót, mit tett a központi irányítás a nehézségek elhárításáért, a legfontosabb szállítási feladatok ellátásáért?

— Biztosítottuk az akadályok elhárításában részt vevő szakszolgálatok tervszerű együttműködését. Így lehetővé vált, hogy aránylag gyorsan szabadítsuk fel elzárt vonalainkat. *A személyszállítás vonatkozásában lényeges intézkedés volt, hogy az adott lehetőségekhez alkalmazkodó önálló vonatforgalmi terv alapján közlekedtettük dunántúli vonatainkat.* Igen hasznosnak bizonyult a központi információs szolgálat megszervezése, ahonnan gyors és pontos tájékoztatást kaptak a vonatindító állomások csakúgy, mint az utazni szándékozók. Karácsonyi forgalmunkat is már a csökkent lehetőségeknek megfelelően szerveztük meg. A szokásos mentesítő vonatok helyett inkább arra szorítkoztunk, hogy a menetrendszerű vonatokat közlekedtessük megerősített szerelvénnyel. A teherforgalomban tovább szigorítva a rakodási sorrendet, elsődlegességet biztosítottunk a fűtőanyag és az élelmiszerszállítmányoknak. A kényszerűségből történt nagy számú vonatfeloszlatás miatt ugyanis erősen lecsökkent az üreskocsiállományunk. Egyes vonatok „átemelésével" igyekeztünk mentesíteni a nehéz helyzetbe került rendezőpályaudvarokat.

A lemaradást pótolni kell

— Mi a legfontosabb tennivaló a következő hetekben?

— Jól tudjuk, hogy a tél nemcsak akkor nehéz a vasutasok számára, ha hóakadályokkal kell megküzdeni. *Síkosság, lefagyás és köd akkor is van, ha a szél éppen nem hordja a havat — válaszolta a szakosztályvezető. — Most az a legfontosabb feladatunk, hogy beálljunk a rendes téli üzemre, s ha az időjárás megengedi, mielőbb ledolgozzuk a hátralékunkat.* A hálózatunkon felhalmozódott rakott elegyet a legnagyobb elővigyázatossággal mielőbb a rendeltetési helyére kell juttatnunk, hogy azután mind jobban eleget tehessünk az eddig kapacitáshiány miatt visszatartott szállítási igényeknek. A következőkben pedig sürgősen meg kell kezdenünk a kő, a kavics és más építőanyag előszállítását is.

Lőrincz János

Gondolatok — új év kezdetén

Már az év váltóin csattog az Idő —
nyílt pályákra röpítve szíveinket.
Tájaink felett, s távol, űr-utakon
emberi holdak százai keringnek.

S mi, akik cél-utakat építünk,
és útra készülünk — fáradtan, vigan,
e kis föld-darab termékeit hordjuk;
sürgős terveink előtt zöld fény villan,

és számolgatjuk dolgaink örömét,
pihenőre térve tegnapi gonddal.
S míg figyeljük az idő jelzéseit,
ébren járunk a hívó csillagokkal.

Fazekas Lajos

Szocialista módon vezetni

A munkában bátran támaszkodjunk a szocialista brigádokra

A VASUTAS SZOCIALISTA BRIGÁDVEZETŐK II. országos tanácskozásán sok szó esett a brigádmozgalom szervezésében és irányításában résztvevő szolgálati vezetők szerepéről. *A sok jó tapasztalat mellett sok negatív jelenség is felszínre jött azzal kapcsolatban, hogy a gazdasági vezetők jelentős része még nem értette meg azokat a mozgalomban rejlő lehetőségeket, amelyek felhasználásával enyhíteni lehetne a bajokon.*

A gazdasági vezetők a munkahely egész kollektívájának irányítói. Ezen belül természetesen megkülönböztetett figyelemmel kell kezelni azokat az egységeket, amelyek tagjai szocialista brigádban dolgoznak. *Egy-egy ilyen brigádnak vagy brigádoknak rendszerint meghatározó szerepük van az üzem vagy munkahely előtt álló feladatok megoldásában.* Mi sem természetesebb, hogy ezt a kínálkozó alkalmat minden olyan gazdasági vezetőnek ki kell használni, aki nemcsak utasításokkal, hanem mozgalmi eszközök igénybevételével is kiegészíti vezetői teendőit.

Csak ilyen gazdasági vezető képes arra, hogy „hosszútávon" gondolkozzon, átfogó intézkedésekkel vezessen és ne csak tüneti kezelést adjon a munka közben jelentkező bajokra, problémákra.

A GAZDASÁGI VEZETŐ a mi viszonyaink között nem nélkülözheti a vezetésben a mozgalmi szervek igénybevételét anélkül, hogy előbb-utóbb különböző hibák ne jelentkeznének munkájában. Az ilyen vezetőt ellepik és benövik az események, nem látszik ki a munkából. Minél több a nehézség és a gond, annál inkább támaszkodni kell a gazdasági vezetőknek a szocialista brigádokra, akiktől lelkesedést és a közös gondok megértését is várhatják.

Az országos tanácskozáson elhangzott felszólalások alapján megkerestünk néhány szolgálati helyet és érdeklődtünk hogyan használták fel a tanácskozás tapasztalatait. *Ennek szép példáját láttuk Békéscsaba állomáson, ahol a gazdasági vezetés rendszeresen és céltudatosan támaszkodik a szocialista brigádokra.* A brigádvezetőket állandóan tájékoztatják a szolgálati hely előtt álló feladatokról és ugyanakkor mindig konkrét segítséget kérnek tőlük.

Hasonlót tapasztaltunk a Miskolci TBFF-en is, ahol a gazdasági vezető rendszeresen részt vesz a brigádértekezleteken és segítséget nyújt munkájukhoz. Itt olyan megoldást is választottak, hogy a brigádok a gazdasági vezetővel megállapodást kötöttek, amelyben a műszakok szerint megkapott és a feladatok elvégzéséhez szükséges kötelező óraszám alapján tették meg vállalásaikat.

NAGYON SOKRÉTŰ ÉS VÁLTOZATOS lehet annak rendje-módja, ahogyan a gazdasági vezetők a szocialista brigádokra támaszkodhatnak. Szeretnénk, ha bővülnének ezek a tapasztalatok. Ezt az irányzatot kívánja elősegíteni az az új rendelkezés is, amely a szocialista brigádok erkölcsi és anyagi megbecsülésével kapcsolatban a közeljövőben megjelenik.

Dr. Szabó Miklós

Segítettek a hóeltakarításban

A rendkívüli időjárás és az erős havazás miatt a budapesti igazgatóság területén harmadfokú készültséget rendeltek el s ez azt jelentette, hogy az irodai dolgozók is segítettek a hóeltakarításban. A rádió felhívására mindenki igyekezett a munkahelyére, hogy onnan autóbusszal Budapest pályaudvaraira induljon.



Rendkívüli csizmaosztás a Vasúti Főosztályon



A MÁV Tervező Intézet mérnökei a Nyugati pályaudvar váltóit tisztítják



A kemény hidegben jól esik a melegedés

(Laczkó Ildikó képriportja)

VILÁGESEMÉNYEKRŐL RÖVIDEN

Új NDK-javaslat

Az európai feszültség csökkentésének igen jelentős mozzanatára került sor a közelmúltban. *Walter Ulbricht, az NDK Államtanácsának elnöke december 18-án levelet juttatott el Gustav Heinemannhoz, az NSZK elnökéhez, s ezzel egyidejűleg szerződéstervezetet is, amely a két német állam kapcsolatainak normalizálására vonatkozik.* Időközben a válasz is megérkezett. A politikai megfigyelők egyöntetűen felhívják a figyelmet a levélváltás tartalmára, formájára, a válasz gyorsaságára, s egyidejűleg arra, hogy a javaslat az államszerződés-tervezet bonni ellenzői szerint is alapot nyújthat a tárgyalásokra.

A javaslat főbb pontjai szerint a két német állam lemondana az erőszak és az erőszakkal való fenyegetőzés alkalmazásáról egymással szemben; diplomáciai kapcsolatra lépne egymással, Nyugat-Berlint önálló politikai egységként kezelné; s elismerné a második világháború után kialakult európai határokat.

Az államszerződés-tervezet több pontja csupán gyakorlati, illetőleg jogi rendezése lenne a két német állam létével és kapcsolatával összefüggő kérdéskomplexumnak. *Ez egyébként Willy Brandt programnyilatkozatában már egyébként sem olyan értelmében szerepelt, mint a megelőző időszakban, akár Adenauer, akár pedig Kiesinger kormányzása idején. Ennek ellenére, mint a sajtókommentátorok rámutatnak, a két német állam kapcsolatainak normalizálása, mégha a bonni álláspont változása a közeledést reálisabbá is teszi, nem lehet látványos, nem lehet gyors eredményekre számítani.*

Milánói bombák

Rendkívül nagy figyelmet keltettek a közelmúlt olasz fejleményei is. Mint ismeretes, 14 ember halálát okozták a milánói és római bombarobbanások. Bár az olasz rendőrség szerint a nyomozás még tart, sőt éppen most érkezett „legkomplexebb és legkényesebb szakaszába", senki előtt sem kétséges, hogy a támadásba lendült olasz fasiszták és anarchisták állnak a merényletek elkövetésével vádolt személyek mögött — politikailag.

A helyzet megértéséhez röviden fel kell vázolni két, a jelenlegi olasz belpolitikai helyzetre rendkívüli módon jellemző tényt. *Az egyik az olasz munkásosztály hónapok óta folyó harca.*

A másik tény amelyet a bombamerényletekkel összefüggésben kell nézni, a fasizmus aktivizálódása. *A nyugati sajtó már hónapok óta közöl cikkeket a szélsőjobboldali csoportokról, melyek „Új rend", „Ifjú Európa", s más hangzatos nevek alatt. nem is túlságosan álcázva, kiképzőtáborokat tartanak fent, s robbantásra, utcai harcra, diverziós akciókra tanítják tagjaikat.*

A két tény közötti összefüggés rendkívül logikus. Az olasz munkásosztály aktív harca, kemény, következetes fellépése mozgásba hozta a jobboldalt. A kormány megpróbálta ugyan a szélsőbaloldaliak „nyakába varrni" a történteket, de sem a zavaros, egymásnak ellentmondó rendőri jelentések, sem a jobboldal mosakodása és vádaskodása nem nyugtatta meg a közvéleményt. Egyre többször és több formában hangzik el, fogalmazódik meg a vélemény, hogy lényegében a jobboldal ily módon — a zavaros helyzet tisztázásának jelszavával — szeretne leszámolni a baloldallal és a burzsoáziát nyugtalanító, egyre határozottabb követelésekkel fellépő munkástömegekkel.

SALT—I

Végezetül a nemzetközi politika rendkívül élénk eseménysorozatából érdemes kiemelnünk azt a tárgyalássorozatot, amely még november 17-én kezdődött, s most hétfőn fejeződött be a finn fővárosban. *Az előzetesnek szánt, s mint a közlemény is utal rá, folytatódó tárgyalásokon a két szuperhatalom, a Szovjetunió és az Egyesült Államok képviselői a stratégiai fegyverrendszerek korlátozásáról folytattak eszmecserét.*

Természetesen — mint a záróközlemény is rámutat — közvetlen eredmények ilyen rövid idő alatt nem születhettek, de a tárgyalópartnereknek módjában állt egymás álláspontjával megismerkedniök s „megértés jött létre azoknak a kérdéseknek az általános körére vonatkozóan is, amelyek a további szovjet-amerikai eszmecsere tárgyát alkotják". *Igen biztató egyébként az a körülmény is, hogy nemcsak általánosságban határozták el a tárgyalások folytatását, hanem kitűzték a legközelebbi tanácskozás helyét és időpontját is.* Ennek értelmében a SALT második „menete" 1970. április 16-án kezdődik Bécsben.

Ónody György

Két csajka gulyás

Élményem a szabadság hajnalán

A szovjet és a román hadsereg Tokaj felszabadítása után Szerencs előtt keményebb ellenállásba ütközött. A községet körülzárták és közel egy hónapig folyt a harc. Közben a szovjet hadsereg hangszóróin keresztül értesültünk Miskolc felszabadításáról.

Mi is nagyon vártuk már a háború végét, hiszen az élelmünk fogytán volt. Búzát már régen nem láttunk, a kenyeret kukoricalisztből sütöttük.

December 11-ét írtunk, amikor anyám a tiztagú család részére a maradék árpa és búza ocsúból darált liszttel kenyeret sütött. Alig vártuk, hogy ehessünk a jó meleg kenyérből.

Mi, gyerekek, ezeknek a napoknak örültünk a legjobban. Ünnepnapnak számított, ha friss kenyeret ehettünk. Ha jóllakhattunk, bizony nem törődtünk semmivel. Csak akkor zúgolódtunk, mikor anyánk is bevezette a fejadagrendszert. és kiszabta a napi adagot. Ha kértünk, a válasz ez volt: — nincs több, majd holnap, most menjetek lefeküdni.

December 12-én nagy volt a sürgés-forgás a községben. Apám a szobába parancsolt bennünket, de az ablakon keresztül is láttuk a magyar katonákat, ahogy Hidasnémeti—Kassa irányába távoztak. A németek már korábban elmentek.

Másnap új katonák érkeztek. Más volt az egyenruhájuk és másképpen beszéltek. 1944. december 13-át írták. Ezt a dátumot csak később jegyeztük meg, mint Szerencs felszabadulásának idejét.

Mi, gyerekek, csak annyit tudtunk felfogni, hogy itt az „ellenség". Mint a bárányok, egy csomóban, megszeppenve vártuk, hogy mi fog történni. A házból senki nem mehetett ki apámon kívül.

Két nap múlva a katonák házról-házra jártak, felszólítva a férfiakat, hogy menjenek a vasútra dolgozni. Az öcsémnek és nekem — már nagyobb fiúk lévén — apánkkal kellett menni.

Az úton apánkat faggattuk:
— Mi most hadifoglyok vagyunk?

Apám nem szólt — csak mosolyogta butaságunkat. Végül annyit mondott:
— Dolgozni fogunk.

Az állomáson már sokan voltak. Köztük régen látott ismerősök. A felnőttek sineket hordtak és hidegvágóval vágták el ott, ahol robbantva volt. Építették a vágányt. Mi, gyerekek, téglákat tisztítottunk meg a maltertól. Délben megettük a hazait. Délután folytattuk a munkát.

Pár óra múlva szovjet katonai konyha gördült az állomás elé. A katonáknak ebédet hoztak. Valami felséges illat terjengett a levegőben. Úgy néztem a falatozó katonákat, hogy a szemem majd kiesett. Szinte együtt nyeltem velük az ételt.

Hogy mit beszéltek, nem tudtam. De egyszer csak intett az egyik, hogy menjek oda és egy csajka babgulyást adott. Mohón nekiestem az ételnek. Régen éreztem ilyen ízt a számban. Egy pár kanál után abbahagytam az evést. A katona megint mondott valamit és a kezemben levő csajkára mutatott. Éreztem, hogy azt kérdi — miért nem eszem? — Én kézzel-lábbal mutattam, hogy haza akarom vinni. Közben Mészáros bácsi a tolmács is odakerült és elmondta a katonának, hogy mit akarok. — Ezután felém fordult és rámrivalt, hogy — kusáj —, miközben vállán megigazította lecsúszott fegyverét. Nem ellenkeztem tovább, megettem a csajka gulyást.

Ezután legnagyobb csodálkozásomra elkérte az üres bögrémet és újra színültig töltötte, miközben minden merítésnél mondott valamit: — ez a mamuskáé, ez a szestráé. Mészáros bácsi a fülembe súgta, hogy — gyorsan vigyem haza a testvéreimnek.

Elindultam haza. Közben vissza-visszanéztem, de nem láttam mást, csak a nagy, bundasapkás, pufajkás szovjet katona mosolygó arcát.

Még két hétig találkoztunk. Később én hordtam azoknak a katonáknak az ebédet, akik nem tudtak a konyhához jönni. Nekem mindennap kijárt a két csajka gulyás. Egész jól összebarátkoztunk. Már tolmács sem kellett, értettük egymást szavak nélkül is.

Iván Klebunov — mert így hívták —, gyakran felkereste családunkat is. Azóta nem tudok róla semmit. Szívesen találkoznék vele újra.

Kisvárdai János

Tegyük szebbé az állomásokat, a munkahelyeket felszabadulásunk 25. évfordulójára!

1970 ELSŐ NEGYEDÉBEN országos ünnepségsorozat keretében emlékezünk meg hazánk felszabadulásának 25. évfordulójáról. Ezeknek az ünnepségeknek tartalmuk mellett külsőségekben is méltónak kell lenniük e nagy jelentőségű történelmi eseményhez.

Nekünk, vasutasoknak, akiknek munkahelyein — pályaudvarainkon, állomásainkon — az ország lakosságának jelentős része megfordul, *olyan környezetet kell teremtenünk, amely a rend és tisztaság tekintetében is tükrözi azt a változást, azokat az eredményeket, amelyeket a felszabadulás népünk számára jelentett.*

Állomásaink felújítása, tatarozása anyagi erőnkhöz képest intézményesen történik, ennek üteme azonban nem kielégítő.

Az állomások, munkahelyek rendben tartásával kapcsolatos munkálatok mellett nem nélkülözhető az ott dolgozók figyelmessége, gondossága, az öntevékenység, amely számos apró hiba kijavítását, a környezet szebbé tételét biztosítja. Hiszen sok esetben csak a figyelmességen múlik, hogy az állomások, a munkahelyek a rend, tisztaság és kulturáltság képét tükrözzék.

Szolgálati vonalon rendeletileg intézkedtek az állomások csinosítására vonatkozóan, ez azonban csak akkor járhat teljes sikerrel, ha a végrehajtást széles körű társadalmi mozgalom, öntevékeny kezdeményezés támasztja alá.

Felkérjük a központi vezetőség tagjait, hogy az állomások, a munkahelyek szebbé és kulturáltabbá tétele érdekében indított mozgalmat a maguk területén támogassák.

KÉRJÜK, HOGY A KISZ-FIATALOK, a területi bizottságok, a szakszervezeti, műhely- és osztálybizottságok tegyék magukévá a mozgalom célkitűzéseit, hogy a dolgozók mozgósításával minél eredményesebben valósuljon meg célkitűzésünk

Szabó Antal s. k.,
a Vasutasok Szakszervezete főtitkára
Rödönyi Károly s. k.
miniszterhelyettes,
a MÁV vezérigazgatója

Legyen mindig egységes a vasutassport...

Szakszervezetünk meghívására a Benczúr utcai székházban vasutas labdarúgó csapatok vezetői gyűltek össze. *Ott láttuk az NB. I-es Szombathelyi Haladás, az NB. I/B-ben szereplő Székesfehérvári MÁV Előre és az NB. II-ben „vasutas mesterhármast" elért Debreceni VSC, Budapesti VSC és Győri MÁV DAC vezetőit.* A baráti beszélgetésen részt vett *dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter is.*

Szabó Antal főtitkár üdvözölte a vendégeket, majd megköszönte az 1969. évi eredményes munkát. A négy élvonalbeli csapat jó szereplése — hangoztatta a szakszervezet sportszervező főtitkára — kitűnő átlagot és becsületes munkát bizonyít.



Dr. Csanádi György jutalmat ad át dr. Rákly Kálmánnak, a labdarúgó szakosztály elnökének.
(Vedres József felvétele)

Felkészülni 1970-re

Ezután felhívta a vezetők figyelmét, hogy itt az ideje felkészülni 1970. feladataira. *Javasolta, hogy igyekezzenek erősíteni a csapatok, de ne egymás ellen harcoljanak.* A sporterkölcs visszaállítása az egyetemes magyar sport, az egész magyar labdarúgás érdeke.

Ezzel a megállapítással egyetértett *dr. Csanádi György miniszter is,* majd hozzáfűzte, hogy a vasutas sportnak mindig egységesnek kell lennie. Ne feledkezzenek meg róla, hogy hétfőn reggel a vasutasok tízezrei — ő maga is — keresik a sportújságban, a hétfői lapok sportrovataiban, hogy a vasutas csapatok hogyan szerepeltek.

A magyar sportélet gondjaival, egész helyzetével tisztában levő miniszter ezután a sportéletünkben jelentkező „végletekkel" foglalkozott. *Azzal, hogy Magyarországon egy-egy eredmény nyomán vagy temetnek, vagy lakodalmat tartanak. Most például a csehszlovákok elleni 1:4 után temetnek.* Viszont, ha a prágai 3:3-as mérkőzésen az utolsó gólt nem kapjuk be, 3:2-es győzelemmel a magyar labdarúgó válogatott jut a mexicói 16-os döntőbe, akkor minden a legnagyobb rendben volna.

A vasutas labdarúgó csapatok 1969. évi eredményeit értékelve hangsúlyozta *dr. Csanádi György,* hogy *ilyen évre még nem volt példa a vasutas labdarúgósportban.* Az NB. I-es Szombathely biztosan szerezte meg az élvonalban maradásának jogát, a Székesfehérvárnak is sikerült az NB. I/B-ben maradnia, a budapesti, a debreceni és a győri vasutasok pedig NB. II-es bajnokságot nyertek. *Befejezésül arra kérte a sikeres egyesületek vezetőit, hogy a „vasutas szívet", a vasút iránti szeretetet igyekezzenek a jövőben is ébren tartani.* Végül átadta az egyesületek vezetőinek a szakszervezet jutalmait, tiszteletdíjait.

Köszönet a segítségért

Az egyesületek vezetői nevében *dr. Rákly Kálmán, a Szombathelyi Haladás labdarúgó szakosztály elnöke* köszönte meg a szakszervezet erkölcsi és anyagi elismerését. Elmondotta: a sportolók is tudják, hogy a szakszervezet és a tárca vezetői is figyelik munkájukat, eredményeiket és ez fokozott erőt ad nekik a versenyeken, mérkőzéseken. Köszönetet mondott a szakszervezetnek és a minisztériumnak — a többi egyesület nevében is — azért, hogy segítséget kaptak a sportlétesítmények rendbehozásához, fejlesztéséhez.

Vedres József

MI LETT VELÜK?

Ceglédtől Tokióig

A ceglédi vasutállomás vezénylőhelyiségében viszonylag „közepes" forgalmú estén kerestük fel Reznák Jánost, aki mint segédvezénylő dolgozik itt. Hatalmas termetén csak úgy feszül az egyenruha. Reznák János 1947 őszén, még ipari tanuló korában ismerkedett meg a birkózással. *Mint afféle masszív gyerek, az első időkben nem szívesen vette, hogy vannak a szőnyegen nála erősebb legények is. Pedig voltak. A ceglédi vasutasbirkózók abban az időben nagy népszerűségnek örvendtek.* Néha-néha elmaradt az edzésekről, versenyekről. Az akkori neves birkózók, főleg Szalisznyó József és Gál József fantáziát láttak benne és rábeszélték a további edzésekre.

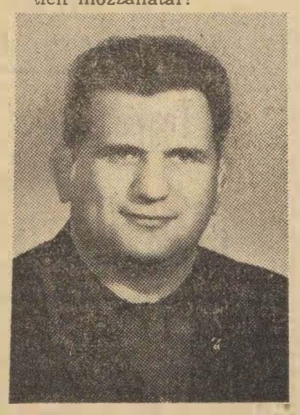
A kezdeti lépések

— Most már belátom — mondja beszélgetés közben —, hogy nekik volt igazuk. 1948 nyarán, mint utolsó éves ifista, országos második lettem, minimális pontkülönbséggel. *Ellenfelem, a négyszeres ifjúsági bajnok volt, akin egy évvel később, mint felnőtt versenyző vettem revansot.* Hirtelen olyan „nagy nevek" közé csöppentem, mint a szintén vasutas klasszis birkózó, Kovács Gyula, Növényi Norbert és mások. Az 1949. év már sikert hozott számomra. A felnőtt országos bajnokságban második lettem. A kötött- és a szabadfogás egyaránt kedvemre való volt.

Ütőkösként robbant be a birkózás élvonalába. 1951-ben nyerte az első magyar bajnokságot, amelyet még tizenegy követett. Hetet a szabadfogásban, ötöt a kötöttfogásban szerzett. 1956-ig félnehéz, később nehézsúlyban aratta sikereit. *Három világbajnokságon vett részt: egy harmadik, egy negyedik és egy ötödik hely fémjelezte tehetségét. Az 1960-as római olimpián veretlenül negyedik. Tokióban 1964-ben az ötödik helyen végzett.* Ha figyelembe vesszük e világversenyek erős mezőnyét, akkor az eredményeket jelentős sikernek kell tekinteni. A Vasutas Európa-bajnokságon négy alkalommal az értékes második helyen végzett. Egyszer nagyarányú „fogyasztás", háromszor pedig néhány kilós súlykülönbség ütötte el az első helytől.

Kellemetlen „epizódok"

— A sikeres versenyzői pályafutásának voltak-e kellemetlen mozzanatai?



— A nagy versenyeken szinte kivétel nélkül rossz sorsolást kaptam. Ez pedig a birkózósportban éppúgy, mint a többi sportágban a végső helyezés szempontjából rendkívüli hátrányt jelent. *Ezek sokszor kedvemet szegték; de az új küzdelmekre való felkészülés mindig új erőt adott. Azt is balszerencsémnek tudhatom be, hogy az 1952-es helsinki és az 1956-os melbourne-i olimpián sérülés miatt nem vehettem részt.* Végeredményben azonban nagyon sokat köszönhetek a sportnak. Mint versenyző, Spanyolország kivételével bejártam Európát, voltam Amerikában, Japánban. A szeretetet és megbecsülést mindig éreztem. 1960-ban, a római olimpia után „Munka Érdemérem" arany fokozatot kaptam. Számomra is elérkezett azonban a fájdalmas búcsú, s 1965-ben versenyzői pályafutásomat befejeztem.

Emberi magatartásáról, klubhűségéről már versenyzőtársa és jó barátja, *Gál József* beszél. Az a Gál József, aki az 1950-es stockholmi világbajnokságon a nagy esélyes svéd Karl Frelj legyőzésével öregbítette a magyar birkózósport hírnevét.

Jelenleg vezető edző

Reznák János a katonaévek letöltése után, 1954-ben került a vasúthoz. Cegléd állomáson raktárnokként dolgozott. Később sikerrel elvégezte a Vasútforgalmi Technikumot, majd sportágában oktatói minősítést nyert. Tizenöt éven keresztül „bumlizott" Cegléd és Budapest között. *A sok ajánlat ellenére sem vált meg Ceglédtől, szeretett városától, a vasutasszínektől.* Jelenleg a Vasutas sportkör birkózó szakosztályánál mint vezetőedző dolgozik. Sokszor még maga is „beszáll" egy-egy mérkőzésre.

Ezeket azonban nem említette Reznák János. Az erős emberek általában szerények.

Sz. Tóth András

Pályázati felhívás

Az Utasellátó Vállalat iparitanuló-felvételt hirdet az 1970/71. tanulmányi évre szakács, cukrász és felszolgáló szakmára.

Jelentkezhetnek azok a leányok és fiúk, akik VIII. általános iskolai végzettséggel vagy érettségivel rendelkeznek, illetve az általános iskola VIII. osztályába vagy a középiskola IV. osztályába járnak és az 1970-es évben a VIII. általános iskolát végzettek a 18., illetve az érettségizettek a 20. életévüket még nem töltik be.

Tanulmányi idő: az általános iskolát végzetteknek 3 év, az érettségizetteknek 1 és 1/2 év.

Munkaidő: napi 7 óra. Szabadság a szakmunkástanulótörvényben előírtak szerint.

A tanulók a tanulmányi idő alatt — évfolyamuktól és tanulmányi eredményüktől függően — havi 95—430 Ft közötti ösztöndíjat kapnak és az utolsó évben jutalékban részesülnek. Ezen túlmenően díjmentes étkezést és munkaruha-ellátást biztosít a vállalat részükre.

Sikeres szakmunkásvizsga letétele után — egyéni elbírálás alapján — külföldi kiküldetésre is sor kerülhet.

Jelentkezni lehet személyesen vagy ajánlott levélben 1970. február 10-ig az alábbi helyeken: Budapesten lakók a vállalat központjában, a személyzeti osztályon (Bp. V., Veres Pálné utca 24.).

Vidékiek esetében az illetékes kirendeltségek személyzeti és munkaügyi előadóinál az alábbiak szerint:

Pest, Nógrád, Komárom megye területéről: Budapest Déli pu.; Szolnok, Békés megye területéről: Szolnok MÁV állomás; Fejér, Veszprém megye területéről: Székesfehérvár MÁV állomás; Szabolcs-Szatmár és Hajdú-Bihar megye területéről: Debrecen MÁV állomás; Bács, Csongrád megye területéről: Szeged, Dóm tér 3.; Baranya, Tolna megye területéről: Pécs MÁV állomás; Borsod-Abaúj-Zemplén megye területéről: Miskolc, Szemere u. 8.; Somogy, Zala megye területéről: Siófok hajóállomás; Vas, Győr-Sopron megye területéről: Szombathely, Gábor Andor u. 18.

Jelentkezéskor fel kell tüntetni a személyi adatokat, iskolai végzettséget, a legutolsó iskolai átlageredményt, a választott szakmát, azt az idegen nyelvet, amit tovább kíván tanulni, továbbá állandó lakáscímét.

A beérkezett jelentkezések alapján a vállalat a további teendőkről írásban értesítést küld.

Dely Péter magyar bajnok

A MÁV Nyugati SC háza táján mostanában nagy az öröm. Az NB II-ben biztos — sőt, fölényes — bajnokságot nyert a sakkcsapat és így visszajutott a legmagasabb osztályba. *Ragyogó „ráadás" volt erre, hogy vasutas versenyző, Dely Péter nyerte az 1969. évi országos egyéni bajnokságot.*

A csapatbajnokság izgalmai már a múlté, a csapat készülődik az NB I. 1970. évi küzdelmeire. *A fő cél:* ne váltson „returjegyet" az együttes, sikerüljön ott maradni a sportág legjobbjai között.

Dely országos egyéni bajnoksága viszont még ott gyűrűzik a közvéleményben. Hogyan sikerült a vasutas sakkozónak az országos siker, amely — bár Delyt a jó nevű nemzetközi mesterek között tartják számon — meglepetést okozott.

Bevalljuk: nem vagyunk az elmesport szakértői. Ezért két kitűnő elméleti és gyakorlati sakkozó, sakkszakíró véleményét közöljük Dely győzelméről.

Flórián Tibor: Dely Péter régóta a legképzettebb sakkozók közé tartozik. Jól ismeri az elméletet, főleg a taktikában leleményes, de nem idegen számára a stratégiai jellegű pozícijáték sem. *A múltban azonban elég volt egy-egy vereség a rajtnál, vagy valamely kedvezőtlen külső körülmény és máris elvesztette küzdőkedvét, nem tudta teljes mértékben kifejteni tudását.* Tavalyi III. helye és idei elsősége annak is jele, hogy a küzdőképességben is előrelépett.

Bán Jenő: Dely Péter most első ízben nyert bajnokságot, de veretlenül és biztos fölénnyel. *Széleskörű elméleti ismeretei és kitűnő taktikai készsége révén már két fordulóval a befejezés előtt olyan előnyt szerzett, hogy elsősége nem volt vitás.*



Dely Péter

Végül érdemes meghallgatni, hogyan nyilatkozott maga *Dely Péter:*

— Eddig tizennégy alkalommal jutottam az országos egyéni bajnokság döntőjébe. Sátoraljaújhelyen szerettem meg ezt a szép sportágat. *Pályám kezdésekor nagyon sokat köszönhettem Szabados István területi sportelnöknek és Véghseő László MÁV SAC akkori elnökének.* A mesteri címet 1954 nyarán kaptam meg, a MÁV-nál 1970-ben ünneplem húszéves vasutas versenyzői múltamat. A nemzetközi mesteri címhez 1961-ben jutottam.

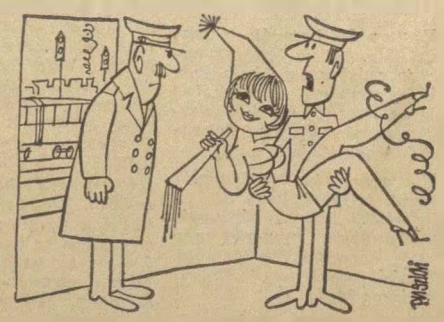
— dres

ÚJÉVI KÖSZÖNTŐ



— Ki ne igyátok! Azonnal indulni kell a hóeltakarító brigáddal!

AZ ÜGYELETEN



— A hölgy mindenáron vissza akar utazni a múlt évbe...

(Pusztai Pál rajzai)

HÍREK

— *70 VIETNAMI SZAKMUNKÁSTANULÓ ÉRKEZETT Szombathelyre. Egyrészük a REMIX-nek, a többiek pedig a MÁV járműjavítónak a tanulói lesznek. Az iskola elvégzése után mint híradástechnikai műszerészek és Diesel-lakatosok térhetnek vissza hazájukba.*

— *41 ÉVI SZOLGÁLAT UTÁN nyugdíjba vonult Markó István felügyelő, a pécsi igazgatóság forgalmi osztálya személyzeti csoportjának főelőadója. Az idős vasutast munkatársai meleg szeretettel búcsúztatták.*

— **Nagyképernyős televíziót ajándékoztak** a nyíregyházi pályafenntartási főnökség dolgozói, a nyírpazonyi általános iskola tanulóinak. Az új készüléket december 19-én adták át. A jobb vételi lehetőség biztosítására még tetőantennát is felszereltek.

— **Megtartotta vezetőségválasztó közgyűlését** a kiskunhalasi MÁV MTE. Az eddigi elnök Belényi Mihály nyugdíjaztatása miatt lemondott. Helyette Suba László intéző lett a sportkör elnöke. Az új vezetőségbe számos fiatalt is beválasztottak.

— *ÉRTEKEZLETET TARTOTTAK Miskolc Gömöri állomás szocialista brigádjainak vezetői. A megbeszélésen megállapodtak, hogy a termelési feladatok maradéktalan teljesítése mellett nagy gondot fordítanak a munkatársak közötti együttműködésre.*

— **Jubileumi munkaversenyt szerveztek** a Tapolcai Vontatási Főnökség dolgozói hazánk felszabadulásának 25. évfordulója tiszteletére. A versenykiírásban nemcsak a vontatási, hanem az egész helyi vasútüzem érdekeit is figyelembe vették. Így szeretnének hozzájárulni az „élüzem" cím megszerzéséhez.

A szerkesztőség üzeni

Volosinovszki János, Molnár Pál Debrecen; Nagy Elemér Újszász; Sziládi Sándor Szeged; Rapi József Bp. Józsefváros; Szűcs Ferenc Hatvan; Hoffmann József Veszprémvarsány; Kisvárdai János, Szabó József, Behán Rózsa Miskolc; Oláh Jenő Pécs; Kisvárdai István Nyíregyháza; Tóth Tibor Kiskunhalas; Dancs József Tapolca: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

A sportköri választásokról szerkesztőségünkbe küldött nagyon sok tudósítást köszönettel vettük, de azokat helyhiány miatt közölni nem áll módunkban.

A HIVATALOS LAPBÓL

A Hivatalos Lapból a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket:

50. számból: 123 112/1969. 3. A. Változások a Magyar Államvasutak szervezetében és egyes szervezeti egységek elnevezésének megváltoztatása.

123 180/1969. 11. B. MÁVAG arcképes igazolványok érvényesítése 1970. évre.

123 578/1969. 11. B. Közös Kezelésű Utasítás a nemzetközi személy- és poggyászforgalomra (PIV) (I. sz. módosítás).

51. számból: 122 997/1969. 6. B. A Győr—Sopron—Ebenfurti Vasutak és a budapesti Vasútigazgatóság határának módosítása.

55 310/1969. BVKH. IV. Új pénztári elszámolási rendelkezések életbeléptetése 1970. január 1-től.

123 960/1969. 2. B. Hóeltakarítási munkán foglalkoztatott dolgozók díjazása.

120 036/1969. 3. C. Munkaidőcsökkentés kiterjesztése az egészségre ártalmas munkaterületeken című utasítás módosítása.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
Budapest VI., Benczúr utca 41.
Telefon városi: 229—872
üzemi: 19—77
Kiadja és terjeszti a Népszava Lapkiadó Vállalat Budapest VIII., Rákóczi út 54. Telefon: 124—819
Felelős kiadó: Gábor Márton, a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszám: 78.915.001—46
Szikra Lapnyomda

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XIV. ÉVFOLYAM, 2. SZÁM. Ára 40 fillér 1970. JANUÁR 15.

A nevelés elválaszthatatlan a szakszervezet érdekvédelmi tevékenységétől

A központi vezetőség 1968. december 13-án intézkedési tervet fogadott el az agitáció, a propaganda és a kulturális tevékenység fejlesztésére. Egy év elteltével — 1969. december 29-i ülésén — az elnökség jelentése alapján visszatért az intézkedési terv végrehajtásának értékelésére. Ebben a cikkben kivonatosan közöljük a jelentésben foglaltakat.

A központi vezetőség intézkedési terve hosszú távra megszabta azokat a tennivalókat, amelyeket a szakszervezeti szerveknek az agitáció, a propaganda és a kulturális nevelés fejlesztése érdekében tenniük kell. *Az elnökség és a területi bizottságok munkatervükben konkretizálták a tennivalókat, az intézkedési tervet eljuttatták az alapszervezetekhez.*

A középszerveknél egy-egy függetlenített funkcionárius vette át a munka közvetlen irányítását. *Az alapszervezeti választások során a korábbiaknál nagyobb körültekintéssel került sor a kultúrnevelési reszortosok kiválasztására.* A szervezeti és személyi feltételek tehát általában megfelelőek, az aktivisták oktatása alaposabb és széles körűbb volt a korábbiaknál. De nézzük a végrehajtás részleteit.

A szakszervezeti tömegpropaganda fontos eszköze a Társadalmunk időszerű kérdései tanfolyamok, amelyek tematikája igen népszerű a hallgatók előtt. Alkalmas arra, hogy társadalmunk gazdasági, politikai kérdéseivel és az ezekkel összefüggő szakszervezeti feladatokkal foglalkozva, széles körű információs fórumot biztosítson a tagság tájékoztatására, problémáinak, kérdéseinek megválaszolására.

Az 1968/69-es oktatási évadban 350 szolgálati helyen 1331 tanfolyam 30 585 hallgatóval fejeződött be. Az 1969/70-es oktatási évadban a differenciáltabb érdeklődés kielégítésére tartalmilag két azonos rangú,

de tematikájában különböző tagozatú 1470 tanfolyam indult 31 798 fővel.

A társadalom- és természettudományi nézetek, a világnézeti, politikai, gazdasági és kulturális ismeretek formálásának népszerű és nagyon alkalmas tömegpropaganda-eszközei az ismeretterjesztő előadások. *Az ismeretterjesztés tartalmi célkitűzései között külön is hangsúlyozni kell, hogy erősítésre szorul a szocialista társadalmi szemléletre, magatartásra nevelő politikai felvilágosító munka szerepe.*

A szocialista erkölcsi tudat megszilárdítása és gazdagítása céljából többet kell foglalkozni *mind a köz-, mind a magánélet erkölcsi problémáival, az egyén és a társadalom viszonyával, a munkaerkölcsével, a vezetők és beosztottak munkakapcsolatával.* Nagyobb figyelmet kell fordítani az egyéni és családi élet kérdéseire, a családi nevelés segítésére, a szabad idő hasznos eltöltésére.

Ezen a téren a fejlődés lassú. Oka, hogy az alapszervezetek egy része nagyobb súlyt helyez a tanfolyamok szervezésére, mint az ismeretterjesztő munkára és annak tartalmi vonatkozásaira. *Főleg az építési és pályafenntartási szakszolgálat területén, laktanyákban, munkásszállásokon lakóknál szükséges javítani a helyzeten.*

Ma általános társadalmi igény a tanulás. Magasabb képzettségű dolgozókra van szüksége a vasútnak is a gyors ütemű technikai fejlődés folytán. Az iskolarendszerű felnőttoktatás rendszerességével, tantárgyi kötöttségével a legjobban segíti a műveltebb, a sokoldalúan fejlett ember kialakítását. Felmérések alapján a szolgálati helyek most dolgozzák ki perspektivikus terveiket, elsősorban a 8 általános iskolai végzettség megszerezetésére.

Az 1968/69-es tanévben az általános iskola különböző osztályait elvégezte 1078, a középiskolát 2262, az egyetemet, főiskolát 1031 dolgozó.

Egyetemeken és felsőfokú vasútforgalmi technikumban 292 fő tanult társadalmi ösztöndíjjal.

A vasút területén az általános iskolai végzettséggel nem rendelkezők száma aggasztóan növekszik. *Erősen befolyásolja a beiskolázást a nagymérvű munkaerőhiány, a leterheltség, az anyagi és erkölcsi ösztönzés hiánya.* Az elkövetkezendő években is elsődleges célkitűzésünk az általános iskolára irányul.

A termelési agitáció és propaganda fontos feladata a dolgozók közgazdasági szemléletének fejlesztése, a széles tömegeket érintő népszerű műszaki-technikai kultúra erősítése, az üzemi demokrácia adta lehetőségek kihasználására való ösztönzés, az alkotó kezdeményezőkészség kibontakoztatása. *A tudományos technikai ismeretterjesztés egyik igen hasznos formája a műszaki munkásakadémia, amelynek célja a dolgozók szakmai képzése, továbbképzése.* Az 1968/69-es oktatási évben 1750 munkásakadémiai előadás hangzott el, s a részvevők száma elérte az 55 ezret.

Az agitáció és a propaganda hatására széles körben bontakozott ki a szocialista munkaverseny, amelynek alapvető feltétele a folyamatosság és az állandóság. Ezt a célt szolgálják az 1969/70 évi munkaverseny irányelvek, célkitűzések, amelynek pozitív hatása megmutatkozott a termelési vállalások konkrétságában, az azok végrehajtására tett intézkedésekben.

A termelési agitáció és propaganda a szocialista munkaverseny értékelésének és nyilvánosságának biztosításával, pozitív jelenségeinek hatásos és meggyőző bemutatásával, a versenymozgalom most kialakuló új arculatának széles körű ismertetésével, az anyagi és erkölcsi ösztönzők feltárásával, az elnyerhető kitüntetések és jutalmak közismertté tételével jelentős mértékben elősegítheti a versenymozgalom vonzási körének növekedését.

A szocialista munkaverseny legmagasabb szintű formája a szocialista brigádok tevékenysége. Tagjaik tudatosan törekednek a hármas jelszó valóra váltására.

Egymás segítésére, nevelésére törekednek, példamutatással, ismereteik közkincsé tételével, a közösség egyes tagjaival szemben támasztott követelményekkel.

A munka ember- és jellemformáló hatásának legkézenfekvőbb bizonyítékai a szocialista brigádok. *A mozgalom jelentősége a termelési eredményeken túl, abban is megmutatkozik, hogy több ezer dolgozó a mozgalom keretében tett vállalása alapján végezte el az általános és középiskolát, különböző szakmai tanfolyamokat és szerezték meg a szakvizsgáikat.* E mozgalom keretében lettek rendszeres könyvolvasók, vettek részt ismeretterjesztő előadásokon, akadémiákon és e mozgalom vezetett sok dolgozót könyvtárba, színházba, múzeumba és tette őket természetjárókká. *Az 1969. évben a vasút területén 7686 szocialista brigád 74 939 fővel versenyzett a cím elnyeréséért, vagy megtartásáért.*

A szocializmus időszakában fontos szerepet tölt be a balesetek számának csökkentéséért, a dolgozók munkavédelmi ismereteinek növeléséért folytatott agitáció és propaganda. A társadalmi munkavédelmi felügyelők és aktivisták százai ellenőrző és nevelő munkájuk fokozásával, a társadalmi tevékenység kiszélesítésével szereznek érvényt nap mint nap a munkavédelemre vonatkozó törvények, rendeletek és utasítások következetes betartására.

Intézkedés történt a munkavédelmi agitáció és propaganda fejlesztésére.

1969-ben az oktatás szemléltetésére 3 munkavédelmi film készült. Fokozott gondossággal szervezték meg a munkavédelmi felügyelők és aktivisták oktatását.

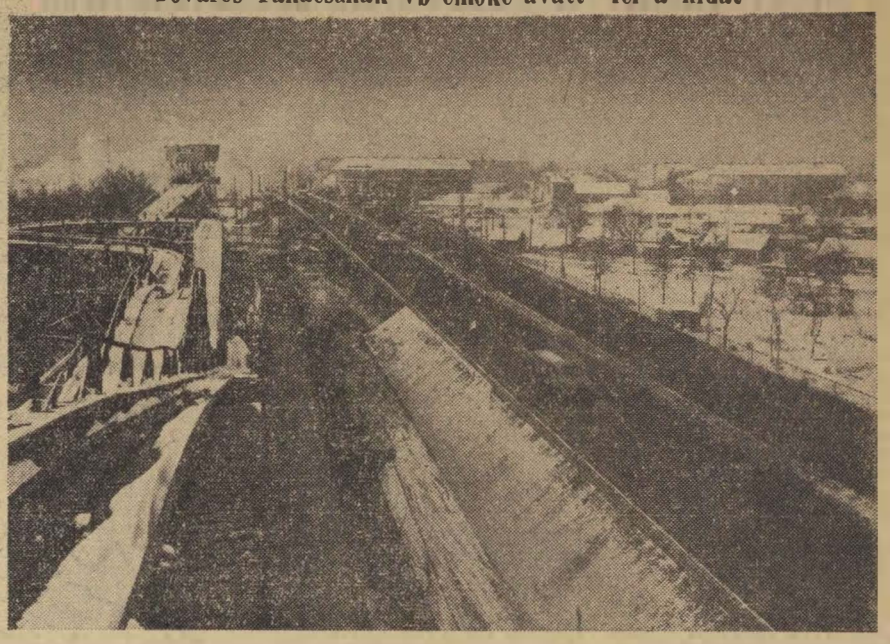
Nagyobb súlyt kapott a szolgálati helyeken az ÁBEO oktatások és vizsgáztatások szervezése. Mindinkább kezd népszerűvé válni a szellemi vetélkedőkkel egybekötött műsoros munkavédelmi kiállítási kocsi gazdag anyaga, amelyet az elmúlt évben mintegy 20 000 dolgozó tekintett meg.

A társadalombiztosítás területén az intézkedési tervben foglaltak szellemében az oktatások, felkészítések szervezésén kívül nagyobb súlyt helyeztünk a felvilágosító munkára. *A dolgozók egészségvédelme érdekében írásos anyagot készítettünk „Egészségügyi felvilágosítás, megelőzés, gondozás" címmel 2000 példányban.* Kevés azonban a propaganda a vasutas társadalombiztosítás szolgáltatásai, az új egészségügyi létesítmények tudatosításával kapcsolatban.

(Folytatás a 2. oldalon)

Átadták a forgalomnak a Hungária körúti felüljárót

December 22-én ünnepélyes külsőségek között Sarlós István, Budapest Főváros Tanácsának vb-elnöke avatta fel a hidat



Fél évvel a kitűzött határidő előtt készült el a 302 méteres közúti híd. A híd elkészültével a Nyugati pályaudvar személyzetének is könnyebb lett a munkája és nem boszszankodnak többet a lezárt sorompó előtt az autósok, gyalogosok sem.
(MTI Fotó Mező Sándor felvétele.)

Erkölcsi megbecsülés – anyagi elismerés

A szocialista brigádmozgalom viharos gyorsasággal hódított tért. A mozgalom több mint egymillió főt számlál, és a munkásosztály legjobbjait tömöríti. A legnemesebb emberi tulajdonságokat fejleszti, segíti a tehetség, az ötletesség és a felelősségtudat társadalmi méretű érvényesülését. E mozgalom az új gazdasági mechanizmus körülményei között is nagy feladatokra hivatott. Sőt az új igények ezekkel a kollektívákkal szemben is magasabb követelményeket támasztanak. Ezzel összefüggésben szükségessé vált a brigádok ösztönzésének, elismerési rendszerének továbbfejlesztése.

A Minisztertanács és a SZOT elnöksége határozatot hozott a szocialista brigádok új kitüntetési és elismerési rendszeréről. Érdemes megvizsgálni, milyen változásokat jelent ez a régivel szemben.

Az egyik, hogy tovább fejleszti az erkölcsi elismerés rendszerét. A bronz, ezüst és arany fokozatú brigádjelvények mellé olyan új kitüntetések adományozását is lehetővé teszi, mint a *„Vállalat kiváló brigádja"*, a *„Szakma kiváló brigádja"* és a *„Magyar Népköztársaság kiváló brigádja"*. Ezeket — sorrendben — a vállalat igazgatója és szakszervezeti bizottsága, az illetékes miniszter és a szakszervezet elnöksége, a kormány és a SZOT elnöksége együttesen adományozza. *A brigádtagok, ha arra érdemesek, a brigádjukkal azonos szintű egyéni kitüntetésben is részesülhetnek.*

Az új rendelet amellett hogy növeli az erkölcsi elismerés jelentőségét, formáit, intézményesíti az erkölcsi és az anyagi elismerés egységét, összehangolja azt.

A jövőben a különböző kitüntetésekkel jutalmazott szocialista brigádok az elnyert fokozatokkal arányban álló pénzjutalmat kapnak.

A bronz, ezüst és arany fokozatú kitüntetések jutalmazási összegét a kollektív szerződés állapítja meg. A további kitüntetések esetén a már említett felsorolás sorrendjében a brigádtagok 1500, 2000, 3000 forint jutalomban részesülnek.

Régi problémát old meg az is, hogy a jövőben megszűnik az elismeréseknek a részvétel idejétől függő automatikus adományozása. *Bár az új elismerési rendszer figyelembe veszi, hogy a brigádok mióta vesznek részt a mozgalomban, de az adományozás elsődleges feltétele a kollektívák tényleges eredménye lesz.* Ugyanakkor számol azzal is, hogy egy-egy vállalaton belül különbözik a szocialista brigádok tevékenysége. Hiszen jól tudjuk, a kiváló brigádok mellett találhatók gondokkal küzdő, sőt formálisan tevékenykedő brigádok is. S ez gyakran nincs összefüggésben a brigád korával. *A mozgalomban rövidebb idő óta részt vevő kollektívák színvonalasabb, tartalmasabb tevékenységet folytatnak néhányszor, mint a régebben tényleges.*

Az új rendszer természetesen megkívánja, hogy a brigádmozgalom értékelése, a kitüntetések és címek adományozása, az eddiginél is körültekintőbben történjék. A gazdasági és a társadalmi vezetés gondosabban elemezze és mérlegelje a brigádok tevékenységét.

Ez annál is fontosabb, mert a társadalmi és erkölcsi megbecsülés mellett megvalósul az anyagi elismerés összhangja is.

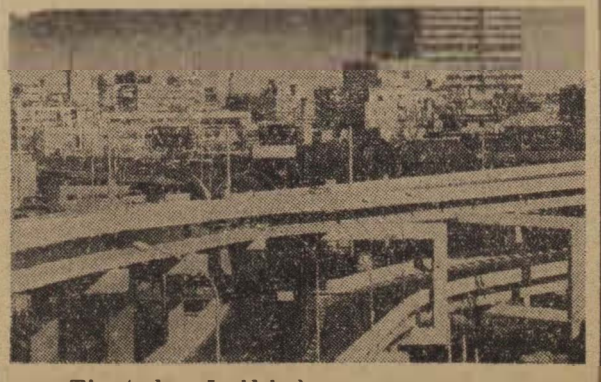
A kormány- és SZOT-határozat az említett indokok figyelembevételével gondoskodik arról, hogy a különböző kitüntetési fokozatok odaítélésénél érvényesüljön a demokratizmus. *Az elismerések bármely fokozatát csak a termelési tanácskozásnak vagy munkaértekezletnek a szocialista brigád cím odaítélésére, illetve megtartására vonatkozó döntése alapján lehet adományozni.* A vállalati, miniszteri és kormányszintű brigádkitüntetésekre vonatkozó javaslatokat pedig csak a vállalati szakszervezeti tanács döntése alapján lehet előterjeszteni. A szocialista brigádok pedig maguk tehetnek javaslatot arra, hogy ki részesüljön egyénileg kitüntetésben. Ugyanakkor dönthetnek a brigádnak járó pénzjutalmak differenciált felosztásában.

A kormány- és SZOT-határozat szocialista brigádokra vonatkozó új irányelveivel tehát újabb lehetőséget nyitnak meg a mozgalom továbbfejlődésében. Ha a vállalatok gazdasági és szakszervezeti vezetői a határozat szellemében tevékenykednek, akkor bizonyára még eredményesebbé válik a szocialista brigádok munkája.

L. Gy.

Tíz nap Japánban

Tokiótól Osakáig a világ leggyorsabb expresszvonatán



(Riportunk az 5. oldalon)

A harmadik ötéves terv utolsó éve...

A vasútnál a jubileumi munkaversenyeknek hagyományai vannak. Az MSZMP IX. kongresszusára indult szocialista munkaversenyben — amely a jubileumi versenyek sorozatát nyitotta meg — a vasutas dolgozók is tanúbizonyságot tettek szorgalmukról.

Hazánk felszabadulásának 25 éves évfordulójának tiszteletére — csatlakozva a központi felhíváshoz — a miskolci igazgatóság valamennyi csomópontján és szolgálati helyén széles körű munkaverseny indult meg, hogy a történelmi évfordulóról újabb munkasikerekkel emlékezzenek meg.

Az önköltségcsökkentésre, a pontos és tervszerű vonatforgalomra, az utazási sebesség növelésére, valamint a kocsitartózkodási idő csökkentésére tettek felajánlásokat.

A felszabadulási munkaversenyt 1970-ben egész éven át folytatni kívánják.

A miskolci igazgatóság vasutasainak jubileumi versenymozgalmát emeli az a tény is, hogy az 1970-es esztendő harmadik ötéves tervünk utolsó éve. A vasút vonatkozásában ennek sikeres teljesítéséhez szeretnének hozzájárulni és kedvező feltételeket teremteni IV. ötéves tervünk megalapozásához.

25 ÉVE TÖRTÉNT

A felszabadult Pesten megalakult a Szakszervezeti Tanács

AZ ILLEGÁLIS kommunista és baloldali szociáldemokrata vezetők között 1944. október 10-én egységmegállapodás jött létre, amely nagy szerepet szánt a szakszervezeti mozgalomnak a fasizmussal szembeni ellenállás kibontakoztatásában. Ez a megállapodás teremtette meg az alapját annak a közös harcnak is, melynek eredményeként a szakszervezetek a felszabadulás után rövid időn belül a munkások érdekeit védő szervezetekké váltak.

A szovjet csapatok felszabadító harcának eredményei nyomán a *Tiszántúlon* és a *Duna—Tisza* közén a szervezkedési szabadság gyorsan testet öltött. Az ideiglenes kormány székhelyére, *Debrecenbe* szinte naponta érkeztek hírek *Szeged, Miskolc, Szolnok, Pécs* és a többi város élénk szakszervezeti életéről.

A szakszervezetek a felszabadult országrész városaiban és nagyobb falvaiban *mindenütt cselekvő részeseivé váltak a nemzeti bizottságoknak, a falusi és városi önkormányzatoknak.* A szakszervezetek képviselői, mindenekelőtt a kommunista párttal való egyetértésben a nemzetegyülésben is megfogalmazhatták a szervezett munkások gazdasági és politikai követeléseit.

1945. január 1-én Szegeden megjelent a szakszervezetek heti közlönye, a *Munka* első száma. Ugyancsak januárban látott napvilágot a szegedi szakszervezetek új alapszabálya, amely mintegy 30 helyi szervezetnek — köztük a vasutasok szervezetének is — adott útmutatást a mozgalmi élet szervezéséhez, irányításához.

A KIBONTAKOZÓ szakszervezeti mozgalom szempontjából *különösen nevezetes 1945. január 18.* Ekkor Budán még állt a harc. A Várba befészkelt németek makacsul védték állásaikat. A felszabadult Pesten azonban már megindult az élet, elkezdődött a szervezkedés. A szabómunkások *Almássy téri* helyiségében ezen a napon tartották első összejövetelüket azok a régi szakszervezeti vezetők, akiket a felszabadult kerületekben sikerült felkutatniok a szervezőknek. A meghívottak lassan gyülekeztek, mert közlekedés még nem volt, így *Ujpestről, Pesterzsébetről* és a város más részeiből is gyalog kellett megtenni az utat.

A megbeszélésen, amelyen mintegy harmincan vettek részt, köztük *Apró Antal, Kossa István, Kisházi Ödön, Vas-Witteg Miklós*, két kérdést kellett megoldani: *hogyan, kikből hozzák létre a központi irányító szervet, a Szakszervezeti Tanácsot, s hogyan haladjanak tovább a szervezkedés útján.* Ennél a kérdésnél az is felvetődött, hogy milyen formában szervezkedjenek azoknál a szakmáknál, amelyek dolgozóinak a Horthy-rendszer megtiltotta a szervezkedést, illetve csak a „hazafias", keresztény szervezetekbe engedte belépni őket.

Az új *Szakszervezeti Tanács* összetételében viszonylag hamar megegyeztek. Annál nagyobb vita alakult ki a szervezeti forma kialakítása körül. A kérdés ugyanis az volt, hogy szakmai vagy iparági szakszervezeteket hozzanak-e létre.

MEGÁLLAPODTAK ABBAN IS, hogy gondoskodnak megfelelő helyiségről, és felkutatják a régi Szaktanács vagyonát és irattárát. A székházat illetően a választás a *Fiumei út* — ma Mező Imre út — 4. számú házra, a *„Kivándorlók otthonára"* esett. Az épület első emeletén gyorsan kitakarították néhány szobát, s a maroknyi apparátus — a főtitkárral együtt mindössze négyen voltak — ott kezdte meg munkáját.

Január végén az első összejövetelen részt vett kommunista és szociáldemokrata vezetők, a két munkáspárt megbízásából aláírták a Szaktanács összetételére vonatkozó megállapodást. Ennek alapján február 7-én, hivatalosan is megalakult a Szakszervezeti Tanács. Elnöke *Vas-Witteg Miklós*, főtitkára *Kossa István*, alelnöke *Török János* lett. Az egyes titkárságok vezetésével *Csaplár Pétert, Ratkó Annát, Piros Lászlót, Keleti Mártont* és *Petrák Ferencet* bízták meg.

Abban az időben, az adott helyzetet figyelembe véve, mindkét munkáspárt elvi álláspontjaként született meg az elhatározás, mely szerint *minden dolgozó réteg számára meg kell teremteni gazdasági érdekvédelmi szervét.* Az MKP abból indult ki, hogy így az ország újjáépítéséért és a tömegek megnyeréséért folytatott harcba a nép egyre szélesebb rétegei kapcsolhatók be. A január 18-i tanácskozáson is ennek szellemében fogalmazták meg a részvevők a szakszervezeti mozgalom tagságára vonatkozó alapelvet: *„...a szakszervezet tagja lehet minden demokratikusan gondolkodó magyar dolgozó, politikai pártállásra, nemzetiségre és vallásra való tekintet nélkül."*

A FELSZABADULÁS UTÁN a szervezkedés szabaddá válásával, a dolgozók tömegei ismerkedhettek meg a szervezettség gondolatával és sokan élhettek azzal a lehetőséggel, hogy önként belépjenek az újjá alakuló vagy teljesen új szakszervezetekbe. Érthető, hiszen a Horthy-rendszer egyes foglalkozási ágakban — *vasutasok, postások, közalkalmazottak, pedagógusok, orvosegészségügyiek stb.* — megtiltotta a szervezkedést. Éppen ezért nem véletlen, hogy az elnyomó rendszer korlátaitól megszabadulva *a vasutasok, postások, közalkalmazottak és pedagógusok elsők között alakították meg új szakszervezetüket.*

A régi szakszervezetek gyors talpraállása, az újak megalakulása, a legfontosabb feladatok, célkitűzések azonnali megfogalmazása, a társadalmi küzdő téren való megjelenésük és aktív tevékenységük mind-mind elősegítették, hogy bennük a tömegek érdekeik megvédésének biztos zálogát lássák.

Visi Ferenc



(Gustav Krippl rajza.)

A nevelés elválaszthatatlan a szakszervezet érdekvédelmi tevékenységétől

(Folytatás az 1. oldalról)

A szakszervezeti könyvtárak helyzete az elmúlt évek alatt nem fejlődött megfelelően. *A könyvtárak nagyrészt elavultak, korszerűtlenek, könyvállományuk nem megfelelő fejlesztése miatt a vasutas dolgozók körében nem vonzóak.* Ehhez hozzájárult a könyvtári propaganda gyengesége is.

Ennek ellenére a lehetőségekhez képest segítik a felnőttoktatást, hozzájárulnak a szocialista brigádok kulturális vállalásai kialakításához, kiállításokat rendeztek nagyobb munkásmozgalmi ünnepségek, évfordulók, aktuális politikai események alkalmával. Ahol a technikai feltételek biztosítottak, író—olvasó találkozókat rendeznek. *Jelenleg a vasút területén 54 góc- és 157 letéti könyvtár áll a dolgozók rendelkezésére.*

A művészeti propaganda továbbfejlesztése érdekében megszerveztük az operabérletezést. Segítséget adtunk a József Attila Színház vasutas bérletezésének kialakításához is, így kb. 1300 dolgozó rendelkezik opera- és színházbérlettel.

Művelődési intézményeink tartalmi munkájának támogatására 1 280 400, állagmegóvására és kisebb beszerzésekre 1 760 000, egyéb kulturális támogatás az alapszervi költségvetések jóváhagyása alapján 1 216 000, a MÁV fejlesztési alapja terhére 2 256 000, összesen tehát 6 691 400 forintot fordítottunk kulturális célokra.

Művelődési intézményeinknek évente mintegy 280 000 látogatójuk van. *A tartalmi munkában, rendezvényekben nagyobb mérvű változás nem történt. Feltétlenül szükséges, hogy a szórakozási lehetőségek fenntartása mellett bővüljenek az önművelést, politikai nevelést szélesítő programok.* A továbbtanulók segítését, az ismeretterjesztés különböző módszereit és formáit jobban ki kell használni.

A munkásszállások, a kultúrkocsik művelődést szolgáló technikai berendezései, felszerelései elavultak, korszerűtlenek. *A mintegy 19 000 szálláshelyeken, laktanyákban lakó vasutas dolgozó művelődési, szórakozási igénye csak részben biztosított.* A meglévő rádiók és televíziók számottevő része használhatatlan, javításuk jelenleg különböző pénzügyi nehézségekre való hivatkozással nehézkes. Felülvizsgálatra szorulnak a kulturális ellátottságot biztosító normatívák is.

A központi vezetőség 1968. december 13-án elfogadott intézkedési tervéből adódó feladatok végrehajtása minden szinten megindult. A jelentésben vázolt eredmények és hiányosságok felsorakoztatásánál figyelembe kell venni azokat a körülményeket és adottságokat, amelyek között szakszervezeti szerveink a feladatok szervezéséhez és végrehajtásához hozzáfogtak. Közismert a vasút területén az egyre növekvő tendenciát mutató munkaerőhiány, sok szolgálati helyen a dolgozókra háruló munkaintenzitás erősödése, a fennálló bérfeszültség, nem megfelelő szociális körülmények, amelyek mind befolyásoló tényezőként jelentkeznek a napi agitációs, propagandamunka végzésénél, amely egyben feladatul szabja aktíváink jobb felkészítését az agitációs, és propagandamunka végzésére.

A bizalmi legyen a közvélemény formálója

A DEBRECENI JÁRMŰJAVÍTÓ üzem szakszervezeti aktívahálózatának fontos láncszeme az a 147 bizalmi, aki a 10 műhelybizottság vezetőségének irányításával dolgozik.

A szakszervezeti bizottságunk a szakszervezeti demokrácia gyakorlása, és fejlesztése tekintetében nagy jelentőséget tulajdonít a bizalmiak munkájának, s a csoportértekezleteknek. *Ezek az értekezletek egyrészt keretet biztosítanak a tagság szakszervezeti életének, másrészt a taggyűlések között biztosítják a vezetőség és a tagság kapcsolatát. Az értekezleteket eredményesen fel tudjuk használni a tagság tájékoztatására, a megoldásra váró feladatok ismertetésére.* A bizalmiak így egyre jobban a közvélemény formálóivá válnak, hiszen ők ismerik legjobban a 15—20 fős kis kollektívák problémáit, közelebbi és távolabbi érdekeit. Különösen a munkaidőcsökkentés előkészítésének időszakában, a kollektív szerződés és a munkavédelmi szabályzat függelékének vitája során a március 1-től végrehajtott bérrendezéskor volt tapasztalható a bizalmiak részéről az élénk felvilágosító nevelő és tudatformáló tevékenység.

A BIZALMIAKNAK LEGFONTOSABB FELADATA, hogy képviseljék csoportjukat a szakszervezeti bizottság és a gazdasági vezetés előtt. Ezen a téren az a tapasztalat, hogy műhelybizottsági, szakszervezeti bizottsági értekezleteken a felsőbb szervekkel történő kapcsolat során, a bizalmiak többsége csoportja tagjainak szószólója és képviselője. *Helyesen ismertetik helyzetüket, továbbítják javaslataikat, észrevételeiket, élet- és munkakörülményeik javítására. A havonta összeállításra kerülő információs jelentés alapját is a bizalmiaktól szerzett észrevételek képezik.*

Bizalmijaink arra törekednek, hogy a művezetőknek egyenrangú partnerei legyenek, és szavukat az élet- és munkakörülményeket érintő kérdések eldöntésénél figyelembe vegyék. A középvezetők többsége igényli is a bizalmi észrevételét, bíráló, segítő megjegyzését. A művezetők, gazdasági vezetők sokkal többre becsülik azt a bizalmit, aki bátran és határozottan mond véleményt, mint azt, aki nem nyilatkozik a gazdasági vezetők előtt. A választások óta olyan esetet nem tapasztaltunk, hogy a gazdasági vezető a szakszervezeti bizalmit tudatosan hátterbe szorította volna, anyagi, erkölcsi elismerésnél, csak azért, mert megmondta véleményét, vagy mert kiállt dolgozótársa védelmében. *A művezetők többsége a bizalmival úgy tárgyal, mint a dolgozók elismert képviselőjével.*

Fontos feladat, hogy a bizalmiak rendszeresen tovább képezzék magukat, ismerkedjenek meg a fontosabb elméleti, politikai, világnézeti kérdésekkel, szakszervezeti határozatokkal és szakvonali rendelkezésekkel. *Ezért a bizalmiak részére nyolc előadásból álló tanfolyamot szerveztünk, amelynek anyagát a SZOT által kiadott témákon túl a helyi gyakorlati sajátosságokkal és példákkal egészítettük ki.* A bizalmiak 80—85 százaléka vett részt a tanfolyamon.

A SZAKSZERVEZETI BIZOTTSÁG félévenként összevont bizalmi tanácskozáson ad tájékoztatást az üzemi szinten jelentkező feladatok végrehajtásáról, a szakszervezeti bizottság által végzett fontosabb munkákról. *A műhelybizottságok havonta tartanak bizalmi értekezletet. Egy-egy fontosabb feladat meghatározásánál a műhelybizottsági ülésre a bizalmiakat is meghívják.* Mindebből az következik, hogy a bizalmiak többsége ismeri az üzemi szakszervezeti tanács, a szakszervezeti bizottság és a műhelybizottságok munkáját, arról számot tud adni csoportjának. A bizalmi munka jelentőségének elismerését fejezte ki az is, hogy a szakszervezeti bizottság munkatervében évente, a műhelybizottság pedig félévenként napirendre tűzi és értékeli a bizalmiak munkáját.

Volosinovszki János
szb-titkár.

„Szocialista módon dolgozni, élni és gondolkozni!"

Kulturális tevékenység a szocialista brigádokban

Tíz évvel ezelőtt bontakozott ki hazánkban a szocialista brigádmozgalom, s rövid idő alatt országos méretűvé fejlődött. Tíz év alatt több mint 50 ezer vasutas tűzte mellére a különböző fokozatú kitüntető jelvényt.

Egyetlen korábbi munkamozgalom sem volt annyira alkalmas arra, hogy a dolgozókban rejlő alkotó energiát, tehetséget felszínre hozza. *A brigádmozgalom egyik fő törekvése, hogy mind több dolgozót társadalmi tömegméretekben műveltebbé, kulturáltabbá tegyen.*

A vasutas szocialista brigádvezetők második országos tanácskozásán és a SZOT által összehívott III. országos szocialista brigádvezetői tanácskozás alkalmával többször is felvetődött a szakszervezeti szervek feladata és felelőssége a kulturális vállalások helyes kialakításáért, a vállalások teljesítésének biztosításáért.

Az elmúlt év végén a szolgálati helyeken, az üzemekben felmérést végeztünk a szocialista brigádok 1969. évi kulturális vállalásait illetően, abból a célból, hogy a tapasztalatok alapján a szükséges intézkedések mellett több segítséget adjunk a szocialista brigádoknak az 1970. évi kulturális vállalások helyes kialakításához.

Az önművelést a brigádok általában igen széles körűen értelmezik. Beleértik a szakmai oktatást, továbbképzést, az általános műveltség emelését és a politikai képzést. Több helyen tapasztaltuk, hogy munkaidő kezdése előtt, vagy után ebédszünetben, csoportos beszélgetést tartanak aktuális kül- és belpolitikai kérdésekről, vagy a dolgozók többségét érintő problémákról. Az általános műveltség megszerzése, fejlesztése sokoldalúan mutatkozik meg a szocialista brigádoknál. *Az ismeretterjesztő előadásokon, munkásakadémiákon való részvétel mellett kezdenek kialakulni a különböző művelődési vetélkedők is.* Az „Ismerd meg hazádat" mozgalom, a színház- és mozilátogatások, a televízió adásainak nézése és a rendszeres olvasás jelenti az utóbbi időben elért eredményeket.

Hiányosságként jelentkezik viszont, hogy alacsony az általános iskola 8 osztályának elvégzését vállalók száma. Ebben a kérdésben sok helyen a szakszervezeti bizottságok részéről nem kellő az agitációs, propaganda és felvilágosító munka, de több támogatást kellene biztosítani a továbbtanuláshoz a szolgálati vezetőknek is.

Az utóbbi időben a különböző rendezvényeken, termelési tanácskozásokon, szakszervezeti taggyűléseken a brigádok egyre jobban hallatják szavukat. *A brigádok állásfoglalása ma már bizonyos mértékben közvéleményformáló, mert a brigádok tagjai munkahelyeiken megbeszélve vélemányüket, azt formálják és tovább adják.*

Horváth Ferenc

Tartalmas, vonzó ifjúsági élet

A Bp. Keleti pályaudvari csomópont

KISZ-bizottságának választása nemrégiben zajlott le. *A beszámoló a több mint félezer ifjú kommunista munkájának eredményeiről és életükkel kapcsolatos gondjaikról szólt.* A küldöttek megvitatták az elmúlt két év eredményeit és a munkával összefüggő problémákat.

Növekedett a fiatalok között a KISZ befolyása — állapította meg *Ács Péterné* a beszámolóban —, s ez nemcsak a taglétszám 200 fővel való növekedésében volt érezhető, hanem a KISZ-fiataloknak a többiekre gyakorolt hatásában is.

Az elmúlt két évben politikai, kulturális és gazdasági munkában egyaránt sikeres akciókat hajtottak végre. *A több mint ötezer társadalmi munkaóra, a közel 1 millió forint megtakarítás, a 2530 mázsa összegyűjtött hulladékvas mind-mind beszédes bizonyítéka a szorgalmasan munkálkodó fiatalok tenniakarásának, áldozatkészségének.* De tovább is folytathatnánk a sort. 76 fiatal vett részt a *„Szakma ifjú mestere"* mozgalomban, 121-en politikai, 72-en különböző közép- és felsőfokú állami oktatásban vettek részt. *A marxista középiskolában 13-an, az egyetemen pedig 5-en tanulnak.*

A fenti eredmények ellenére a vitában felszólalók mindegyike a KISZ-élet javítását szorgalmazta. *Javaslatot tettek a színesebb, tartalmasabb ifjúsági, mozgalmi élet szervezésére,* s végül is mindenki egyetértett abban, hogy a vezetőségválasztó taggyűlés helyesen elemezte a gondokat és jó útmutatást adott az újjáválasztott vezetőségnek, hogyan végezhetik el még sikeresebben a holnap feladatait.

K. J.

Nem hiába haltak meg a hősök

Felszabadulásunk 25 éves jubileumára emlékeznek az Északi Járműjavító dolgozói

Wirth Károly nyilas képviselő még 1944. december 15-én a gőzmozdonyszereldében üvöltve szervezte a hungarista légiót. Közben a németek raboltak a gyárat, a munkások pedig a gépek, a felszerelések elrejtésével, a leszerelés lassításával, szabotázsokkal küzdöttek ellenük. Az emberi mivoltukból kivetkőzött fasiszták hiába éltek a megtorlással. *Az Andrássy-laktanya falánál szinte naponta haltak meg az Északi Főműhely harcos kommunistái, de az ellenállás nem csökkent, hanem a szovjet csapatok közeledésével egyre erősödött.* Egy hónappal később, 1945. január 15-én pedig első munkanapját élte a felszabadult üzem.



Az Északi Főműhely felszabadult dolgozóinak első munkásgyűlése az MKP zászlaja alatt 1945-ben.

Megkezdődött a romeltakarítás

A főműhely súlyos közelharcban szabadult fel. A nyilasok, a németek vandál pusztítást végeztek a gyár területén. Az elsőnek gyárba lépő munkásokat: *Dévai Jenőt, Nagy Illést, Himberger Józsefet, Hegyesi Józsefet, Jávor Nándort, Régi Gábort* és társaikat szörnyű kép fogadta. A műhelyekben s a műhelyek között számos hulla feküdt. A németek, a nyilasok kezében még ott voltak a benzineskannák, a robbanótöltetek, a gyutacsok, amelyekkel a gépeket, a felszereléseket akarták megsemmisíteni. *S ott voltak a kiégett, lerombolt, üszkös falak, a szétbombázott úthálózat, a felszakított sínpárok, a letépett elektromos- és távbeszélő-vezetékek, pusztulás és enyészet mindenütt.*

Még a Duna-parton folyt a hare, amikor mintegy 150-en hozzákezdtek az újjáépítéshez, az élet megindításához.

— Az első feladatunk a temetők eltakarítása, a műhelyek, az utak kitisztítása volt — emlékszik vissza Hegyesi József, az egykori műszerész, az Északi Járműjavító Üzem személyzeti osztályának vezetője.

A romeltakarítás, az élet elindítása együtt járt a politikai élet megváltozásával.

— A Halom utcában megtudtuk: megalakult a pártszervezet. S akkor nyolcan-tizen átmentünk, hogy megkapjuk azokat a szempontokat, amelyek alapján dolgozunk az üzemben — mondja *Deák György.*

Fock Jenő elvtárs volt akkor az üzem párt-összekötője. S ő is jelentős részt vállalt a járműjavító újjáépítésében, ami akkor nagyon fontos feladat volt, hiszen a közlekedés, a vasút megindítása elsősorban a frontot szolgálta, de ezen túl megteremtette a lehetőségét annak is, hogy javuljon a közellátás, konszolidálódjék az élet.

A járműjavítóban dolgozó 150 ember nehéz körülmények között kezdte a munkát. *A nagy üzem azzal a 150 lóerővel indult el, amit az egyetlen ottfelejtett aggregátorhoz kapcsolt Diesel-motor adott.* Az első hét végén mégis négy megjavított gőzmozdony indult el az üzemből a Keleti pályaudvarra.

— Nehezebb volt ezeket a mozdonyokat kivinni az üzemből, mint megjavítani, hiszen mindenütt fel voltak tépve a vágányok, szinte méterről méterre juttattuk el a gépeket a rendeltetési helyükre — mondotta Ágoston József.

Aki dolgozik, az egyék is

Az első fizetési nap február 23-a volt. Az igazi fizetés azonban ekkor nem a pénz, hanem az élelmiszer volt. Az üzem első szovjet parancsnoka, *Kulikov őrnagy, azt az elvet vallotta: aki dolgozik, az egyék.* S a kétkezi dolgozók kétszer annyi fejadagot kaptak, mint a többiek. A kiválóan dolgozók négyszeres fejadaghoz jutottak. Megalakult a gyári konyha is. Sőt, a Törekvés Kultúrotthonban megkezdődött a kultúrélet is.

— A parancsnok egyik nap azt mondta nekem — emlékezik vissza *Tátrai József* esztergályos, aki az üzemi bizottságban kultúrfelelős volt —, hogy szombaton azután tánc legyen. Kinek volt akkor kedve táncolni? Így hát nem szerveztünk semmit. Az őrnagy azonban komolyan vette, amit mondott, s a felelősségre vonás után két napig ültem a bunkerban. A következő héten megszerveztük a táncot. Így indult a kulturális élet. *A szovjet parancsnokság filmvetítést rendezett és eljött hozzánk az Alekszandrov-együttes is.* Az ifjúsági mozgalom megalakulását pedig az 1945 őszén szervezett hűvösvölgyi kirándulástól számítjuk.

A járműjavító munkásai azonban nemcsak az üzemben dolgoztak, hanem az ország területén mindenütt. *Akik vidéken voltak, azok a pályaépítésnél segítettek, a többiek a lerombolt Duna-hidak újjáépítésében jeleskedtek.* A „Manci" híd, a Déli összekötő vasúti híd, a Kossuth-híd építésénél oroszlánrészt vállaltak a vasutas lakatosok.

Kifutott az ezredik mozdony

Közben az üzemből kifutott a századik, az ötszázadik, az ezredik megjavított gőzmozdony is. 1950. augusztus 4-én pedig a Budapesti Törvényszék Cégbírósága bejegyezte a MÁV Északi Járműjavító Üzemi Vállalatot. A jelenleg százéves üzem életében ekkor új korszak kezdődött. *Munkásokból lett vezetők álltak az üzem élére, s ha nem is mindig hiba nélkül, de a becsület magas fokán végezték a munkájukat, s kezük nyomán átalakult, korszerűvé vált az üzem.* Megkezdték az elavult szerszámgépek, a régi transzmissziós meghajtások felszámolását. Új műhelyépületeket húztak, s nem feledkeztek meg munkatársaikról sem. Egymás után épültek a szociális létesítmények, öltözők, mosdók, ebédlők. Jelentőségüknek megfelelően, foglalkoztak a munkavédelmi, szociális, munkáselátási, kulturális és sportfeladatok megoldásával is.

Modern üzem épült

Az Északi Járműjavító Üzem az utolsó évtizedben rohamléptekkel fejlődött. A régi gőzmozdony- és teherkocsi-javítás helyett korszerű villany- és Diesel-szerelők, technikusok és mérnökök hada szorgoskodik körülöttük. *Aki ma belép ebbe az üzembe, el sem hiszi, hogy huszonöt év előtt mi volt itt, miből fejlődött ilyenné.*

A szakszervezeti bizottság helyiségében visszaemlékező öt munkás — *Hegyesi József, Dézsi József, Kaszás József, Ágoston József, Deák György* és *Tátrai József* — meghatottsággal vegyes büszkeséggel beszél az elmúlt negyedszázadról. S most, január 15-én, amikor ezt a jubileumot ünneplik, elégedettséggel tekinthetnek vissza az eltelt esztendőkre.

Hiszen nem hiába haltak meg a hősök és nem hiába dolgoznak az élők.

Lepies György

Martfűi gondok

A HŐMÉRŐ HIGANYSZÁLA minusz 7 fokra süllyedt. A zimankós időben egy órát késett a délutáni vonat, s a hazafelé tartó munkások mégsem a váróteremben, hanem a peronon várakoztak.

A martfűi kis falusi állomás egyre nagyobb forgalmat bonyolít le. *A község is terjeszkedik, s egyre többen dolgoznak a Tisza Cipőgyárban. Maholnap hatezren. Ráadásul a falu lélekszáma is ötezerhez közeledik.* A gyár derékhadát a bejáró munkások alkotják. *Kengyelről, Tiszaföldvárról, Kétpóról, Homokról, Szajolból és még Szolnokról is* sokan utaznak *Martfüre.* S mivel a vasút már nem győzi az utazókat, autóbuszon is jönnek.

Amint azt *Simon Endre állomásfőnök* elmondotta, 26 vonatot fogad naponta a martfűi állomás, s ennek zöme munkásvonat. *A kocsik gyakran takarítatlanok, de nem is ez okozza a legnagyobb gondot, hanem a zsúfoltság és a „sebesség".* A szerelvény döcög, a kis mozdony mintha az utolsó útjára menne, oly nehezen cipeli a vagonokat.

SOKAN VANNAK, akik ezt a vonalat özönvíz előttinek mondják. Ennek ellenére nem cserélik fel a vonatot az autóbusszal, holott gyakran hajnali 5-kor kell kimenni az állomásra azoknak, akik korán kezdenek, s az éjszakai műszakból hazatérők is bizony nem egyszer gyalogolnak hazáig. *Nyáron még istenes, hiszen a motorok, kerékpárok kisegítik az embereket, télen azonban mindenki a vonatra húzódik.*

Általában ilyenkor jut mindig az emberek eszébe: mikor korszerűsítik, nagyobbítják meg a martfűi állomást? *A személyzet valamikor hallott arról, hogy bővítik, újabban erről is kevés szó esik.* Az állomáson dolgozók tavasszal parkosítással, virágültetéssel, a padok újrafestésével próbálják otthonosabbá tenni az állomás környékét, de hát ez csak tavasszal van. Most télen mindent elborít a hó, vagy a sár, s vonatra várva tízszeresen is nehéz az ácsorgás.

A CIPŐGYÁR TÖBB ÉVE munkaerőhiánnyal küzd. A távolabbi községekből lenne is jelentkező, de hát a bejárást kevesen vállalják. *S éppen a téli időszak miatt rettennek vissza sokan a martfűi munkaviszonytól.* A cipőgyár persze, ezután is bővülni fog, és a bejáró dolgozók száma sem csökken. Megérné, hogy sok éve hallatszó panaszuk meghallgatásra találjon.

Sóskúti Júlia

NEMCSAK A TÉL AZ OKA

Ácsorgó gépek, várakozó emberek

Csendes, januári este. 20 óra előtt néhány perccel lépünk be Rákosrendezőn a vonatkísérők tartózkodó helyiségébe. Alig néhányan ülnek most az ütöttkopott asztalok körül. Az egyik vasutas éppen szalonnázik, a másik az újságját böngészi, egy harmadik pedig az utazási naplójába írogat.

— Hát ez a két szundikáló ember? — mutatunk a lócán bundájukba húzódó vonatkísérőkre.

— Ők is várnak a sorsukra — válaszol *Szabó István, a vezénylő segédtiszt.* — Egyikük még reggel küldték át hozzánk a Nyugatiból kisegítésképpen, a másik vonatvezetőt viszont Debrecenből rendelték állomásunkra. Vonatjuk már lenne — Lökösházára és Szolnokra — csak éppen mozdony nincs hozzá. *Békéscsabai kollégájuk, Papp Mihály, az imént ment ki az 5666-oshoz, de ő is reggel óta várt itt.*

Ami nincs a menetrendben

Mindenki panaszkodik: esetenként órákat, fél napokat, sőt, 18—20 órákat kell készenlétben, várakozással tölteniök a vonatkísérőknek. *Többnyire nincs mozdony a részükre kijelölt vonathoz. Ugyanakkor — furcsa ellentmondás — sok esetben azért nem lehet egy-egy vonatot elindítani, mert a vezénylet nem tud hozzá vonatkísérőt küldeni.* Az egyik vonal menetirányítója rendszerint nem egyezik bele, hogy a várakozó embereket egy másik vonalra, már csak „szakaszra váró", indulásra kész szerelvényhez vegyék igénybe. A rossz vezénylés következménye: gépre váró szakaszok és szakaszra váró gépek.

— Az én szerelvényem, a 976-os számú tehervonat is mozdonyra vár még — szól közbe a kiskunhalasi *Maróti Benő.* — Reggel 7 óra 40-kor kezdtem otthon a szolgálatomat, s ki tudja, mikor érek haza ismét.

— Nézze meg a menetrendben — javasoljuk neki tréfásan.

— Hiába nézem, nem leszek okosabb tőle. Azerint már tálalhatná a feleségem otthon a vacsorám. *De sajnos, minden jel arra mutat, hogy nem érek haza reggelnél előbb. Holnap este pedig ismét jelentkeznem kell szolgálatba, mert „így írja elő" a fordánk.*

— Igen, a forda szoros mindenütt, mert kevés az ember — magyarázzák a vonatkísérők. Vagy talán nem is lenne kevés — és sorolják a példákat ennek bizonyságára —, ha gondosabban irányítanának.

240 óra, fele készenlét

Maróti vonatvezető említi, hogy honállomásán reggel óta várt, míg délután 13 óra 22 perckor elindulhatott Budapest felé. *Több mint 12 órája van szolgálatban, de alig négy órát töltött tengelyen. A keresete az ilyen várakozások miatt igen kedvezőtlenül alakul.*

Szabó segédvezénylő erre megjegyzi, hogy *a rákosrendezőiek között is sokan vannak, akik havi 230—240 órás szolgálatukból csupán 120—130 órát utaznak, idejük többi részét kénytelenek haszontalanul, készenlétben tölteni.*

Kalina István vonatvezető, akinek ma délután 16 óra 58 perckor el kellett volna indulnia a 3568-as számú vonattal Dorogra, de még mindig itt üldögél a vezényletben, az utazási naplóját mutatja:

— Tessék, nézzék meg a legutóbbi szolgálatomat! Huszonhárom órából csak három és fél óra a produktív idő. Megtettem ezalatt 34 kilométert.

Nézzük a naplót. Valóban, *Kalina István és két fékezője reggel 6 órakor jelentkezett szolgálatra azon a napon a 3492-es tehervonathoz.* 14 óráig vártak átvett szerelvényük mellett, azután személyvonattal — önköltségben — sürgősen Dorogra küldték őket. Ott kaptak egy gőzöst, s üresen, gépmenetben Tokodra kellett menniök. Aztán vissza, ugyancsak gépmenetben ugyanazzal a mozdonnyal Dorogra. *Az oktalan utazgatásról senki sem tudott elfogadható magyarázatot adni, végül egyetlen vonatot — a 3487-est — továbbítottak Kalina Istvánék Óbudáig azon az éjszakán.*

Százötven irányvonat terven felül

Hóakadályokkal még nem kellett megküzdeniük az idei télen Salgótarján külső pályaudvar dolgozóinak. A nógrádi hegyeken megtört a hóvihar ereje. *S amikor a szél mégis megtalálta ide az útját, hosszában söpört végig a pályaudvaron. Szerencsére így nem is rakta tele hóval, inkább takarította.*

— Azért mi is megéreztük a decemberi zord időjárás hatását — mondta *Ujvári Ferenc állomásfőnök,* aki éppen tíz esztendeje tölti be tisztét a pályaudvaron, s akitől a múlt év eredményeiről, a salgótarjáni tapasztalatokról és a tervekről érdeklődtünk. — *Az elegymozgás nálunk is lelassult. Több átmenő szállítmányt hosszabb ideig kellett tárolnunk.* A kocsiellátási nehézségek miatt mintegy 200 vagon ipari termék elszállításával maradtunk adósak decemberben. Remélem, januárban pótolhatjuk ezt a lemaradást.

Sok gépre várás volt

A decemberi nehézségek ellenére is olyan jól zárták az 1969-es esztendőt, hogy semmi okuk a szégyenkezésre. *A kocsitartózkodás 92 százalékos előirányzatát 94 százalékra, a 100 százalékos kocsikihasználási tervet 107,12 százalékra teljesítették a műszaki norma alapján.* A tervezettnél jobb eredményt értek el a vonatterhelésben is. Azért pedig aligha hibáztathatók, hogy nem tudtak eleget tenni az elvárt tehervonati menetrendszerűségnek. Sok gépre várás volt ugyanis, amin a helyi vontatási kirendeltség sem tudott segíteni. Ez a probléma összefügg azzal, hogy a pályaudvar csaknem a vonal végén van, s innen a határig 16 ezrelékes emelkedő következik. Emiatt 3—4 mozdony kell annak az elegymennyiségnek a továbbításához, amit egy gép elhoz Salgótarján külső pályaudvarig.

A versenyen kívül is produkáltak néhány értékes eredményt a múlt évben a pályaudvar dolgozói. *Főként azzal, hogy munkájukat vágányaik teljes átépítése közepette végezték. A Budapesti Építési Főnökség teljes talajcserével végezte a rekonstrukciós munkálatokat.* Az építők munkájának elősegítésére, megfelelő kiszolgálásukra nagy gondot fordítottak a salgótarjániak. A másik ilyen eredményt az irányvonatok képzésében érték el. Az erre vonatkozó előirányzatukat 150 vonattal túlteljesítették a múlt évben. Különösen fontos, hogy a késcsabai irányvonataikkal még a szolnoki rendezőpályaudvart is mentesítették... *A kocsik raksúlykapacitásának kihasználására tett erőfeszítéseik 300—320 teherkocsi megtakarítását tették lehetővé.*

Versenyzászló az irodában

Az állomásfőnök irodájában őrzik a szép versenyzászlót, amit az első félévi teljesítmények alapján nyert a helyi MÁV—AKÖV komplexbrigád. A második csoportos állomások országos versenyében elért első helyezésüket tanúsítja a vörös zászló aranyhímzésű felirata. *Most bíznak az elsőség megtartásában, mert a második félévben is jó eredményeket értek el a központosított el- és felfuvarozásban.*

A pályaudvar leadási forgalma nagyobb a feladásinál. Ebből annak kellene következnie, hogy nincsenek különösebb kocsiellátási gondjaik. Valójában nem így van, mert a leadás főként nyitott kocsikban érkezik, a helyi üzemek pedig leginkább fedett kocsit igényelnek gyártmányaik továbbításához. Csak nehezíti a salgótarjániak helyzetét, hogy a vonal elején két cukorgyár és egy cementgyár termel, s azok is két kézzel kapnak a fedett kocsik után. *Azt, hogy a problémát azért viszonylag mégis jól megoldották, bizonyítja a szállítási tonnatervük 97 százalékos teljesítése.*

Jobb munkakörülmények ígérete

— A munkakörülményeket és a kereseti lehetőségeket illetően, sajnos, mi sem versenyezhetünk a helybeli üzemekkel. *Törzsgárdánk kitűnően helytáll a munkában, de sok gondot okoz, hogy három váltóőrünk és tíz kocsirendezőnk hiányzik.* Ebből következik — folytatta *Ujvári Ferenc* —, hogy a három állomási tartalékhoz gyakran nem tudjuk biztosítani az előírt létszámú tolatócsapatot. Kényszerűségből sokszor egy plusz egy fővel is tolatunk, hogy megbirkózzunk a nagyon erős tranzitforgalommal.

A nehézségek ellenére is bizakodó hangulatban dolgoznak a salgótarjáni vasutasok. Tudják, hogy a tél elmúltával folytatódik a pályaudvar rekonstrukciója, ami számukra a jobb munkakörülmények ígérete.

L. J.

Jobb együttműködést!

— Az mégiscsak valami! — élcelődik egy másik vonatvezető, *Major András.* — Nekünk a 3660-as kispesti átállítós fordához a múlt szolgálatban gépünk is, vonatunk is, szakaszunk is volt, reggeltől másnap reggelig mégis csak 17 kilométert teljesíthettünk Rákosrendező és Kispest között. Mielőtt egyetlen egyet fordulhattunk volna, le is telt a szolgálatunk. Kőbánya teherpályaudvarra jöttek értünk a leváltók. Sem hideg, sem hófúvás, sem efféle természeti csapás nem bénította a vasút forgalmát.

Az időjárás emlegetése hosszabb vitát vált ki a vonatkísérők között. Van, aki úgy véli, hogy a nagy havazás sokáig érezteti hatását a forgalomban. A kedvezőbb időjárás beállta után is nehéz pótolni a kiesést, egyik napról a másikra megszüntetni az áruk, illetve a vonatok torlódását. Mások viszont azt fejtegetik, hogy több *hozzáértéssel és felelősséggel, nagyobb körültekintéssel — főként a forgalmi szolgálattevők, mozdony- és menetirányítók, vezénylők szorosabb együttműködésével — csökkenthetők a problémák.* A mozdonyok gazdaságosabb üzemeltetésére, az amúgyis hiányos létszám ésszerűbb felhasználására több figyelmet kell fordítania minden illetékesnek.

Ami a tél nehézségeit illeti: azok is ezt követelik.

Kovács József

Okuljunk a balesetekből

Hozzászólás Szentlőrinc állomás dolgozóinak kezdeményezéséhez

A sok idős vasutas között én is nagyon aggódom a vasút jelenlegi nehéz és rendkívül súlyos baleseti helyzete miatt, és *ezért igen helyesnek tartom Szentlőrinc állomás dolgozóinak országos szintű kezdeményezését, hogy minden szolgálati helyen vitassák meg az elmúlt idők súlyos baleseteit, és vonja le belőle mindenki a maga számára szükséges tanulságot.* A kezdeményezésen túl én javasolnám azt, hogy a *Magyar Vasutas* minden számában foglalkozzon ezen témával, és adjon helyet az ezzel kapcsolatos hozzászólásoknak.

A munkafegyelem nem kielégítő

A fentiek után szeretném én is elmondani javaslatomat: Mint olyan idős vasutas, aki 42 esztendőt töltöttem el a forgalmi szolgálatnál, *úgy érzem, az egyik legnagyobb baj a vasúton a munkafegyelem hiányánál van, s ebből következik a legtöbb baleset.* Tehát keresni kell a munkafegyelem megszilárdításának okát és visszaállításának lehetőségét az anyagi megbecsülésen felül. A Vasút című lap 1969. évi 6. számában megjelent vezércikket átolvasva és kielemezve, nagyon igazat kell adni a következő mondatának: *„A jó és fegyelmezett, utasításszerű munkavégzés legjobb módszere a nevelő, felvilágosító munkán kívül, ha a szolgálati vezető állandóan beosztottai között van."*

Ez egy aranyigazság, de hogyan néz ez ki a valóságban? *Vezetőink legtöbbje a legkülönbözőbb társadalmi szervek funkcionáriusai, vb-tagok, tanácstagok, népi ülnökök, s így a legkevesebb időt tudnak tölteni a vasúton, a munkahelyükön.* Ezt a kevés időt pedig teljesen elfoglalja a mind inkább növekvő adminisztráció, így a dolgozók közé kimenni már nincs idejük. Ez a folyamat eleinte csak a magasabb beosztású vezetőknél volt tapasztalható, de lassan „ráragadt" a kisebb vezetőkre, az állomás-, a vontatási és a pályafenntartási vezetőkre, sőt, már a reszortvezetőkre is.

Az emberek nem gépek

Egyik-másik tekintélyes tisztséget viselő vezető olyan ritkán megy a dolgozók közé, hogy az már sokszor egészen érthetetlen. Sajnos, olyanokkal is előfordul ez, akik „lentről" törtek fel, akiket onnét emeltek ki, és a dolgozók joggal elvárhatnák, hogy őket nem kell hívni, jönnek maguktól is, hiszen közülük került ki, erős a kötelék. *Sajnos, amint azt nagyon sok tapasztalat bizonyítja, nem elég erős. Pedig a dolgozók elvárják és emberileg jólesik nekik, ha egy-egy órára, vagy még kevesebbre is, a magasabb beosztásban dolgozó volt társuk elbeszélget velük, meglátogatja őket.* Nem formális, mesterkélt hangulatú találkozókat szeretnének, hanem őszinte, rangkülönbség nélküli beszélgetést, kertelés nélkül.

Ilyen találkozók kellenének, és akkor nagyon sok félreértés, meg nem oldott probléma, vélt vagy nem vélt sérelem idejében tisztázódhatna. *Az emberek nem gépek, hogy bekapcsoljuk őket, az ember nagyon is érző, hús-vérből való teremtmény, s az érzelmek harmóniája nélkül ritmustalan az élet. Hogyan is hangolódhatnak össze az érzelmek a vezetők és beosztottak között, ha egyik-másik vezető csak távolról nézi, hogy mi van odalenn.* Az élet és magánélet, a közügy és magánügy sok-sok gondja feszíti, néha túlfeszíti az ember hangulatát. S ilyenkor különösen jólesne a baráti szó, a megértés. Mert ne csak akkor menjenek a dolgozókhoz, ha akarnak tőlük valamit, hanem menjenek akkor is, ha ő akar valamit. *Talán csak beszélgetni, elmondani apró baját, bánatát, és talán választ kapni azokra.*

Véleményem szerint nagyon sürgősen változtatni kellene az eddigi szemléleten, és meg kellene valósítani — nemcsak hangzatos szavakkal — a vezetők és a dolgozók jobb, emberibb kapcsolatát. *Amíg a vasút helyzete nem javul meg lényegesen, a vezetők elsőrendű feladata természetesen a vasúti szolgálattal járó teendők ellátása, hiszen ezért kapják a fizetésüket.* Csak ezután következzenek az egyéb funkciókkal járó munkák. A reszortvezetőknél nagyon sürgősen meg kell szüntetni, hogy a vezénylő tiszt, a térfőnök és az oktatótiszt adminisztrációs munkával túl legyen terhelve. Hiszen az íróasztalhoz köti és így keveset tud igazi hivatásával foglalkozni, kevesebbet tud a dolgozók között lenni. *A vasútnak meg kellene hozni azt az áldozatot, hogy ezekre az írásbeli munkákra külön, függetlenített embert állítana be.* Ne legyen az oktatótiszt egyébként fegyelmi biztos is, mert a sok fegyelmi elvonja erejét és idejét az igazi munkától, az oktatástól, a térfőnöknek, a vezénylőtisztnek ne kelljen naponta órákat eltölteni a kocsisérülések jelentésének vizsgálatával, a balesetek vizsgálatával, a büntetések kiírásával, és lehetne még sorolni tovább.

Többet lenni a dolgozók között

Szerintem a balesetek megelőzése és a munkafegyelem megszilárdítása egyenlő azzal a feladattal, amiről eddigi mondataimban szóltam. Többet lenni a dolgozók között, hogy a reszortvezetők, párt-, szakszervezeti és gazdasági vezetők jobban ismerjék meg a dolgozók személyes problémáját, élet- és munkakörülményeiket. A vezetők, s a munkások között megjavult kapcsolat lehetővé tenné, hogy újra kialakuljon egy fegyelmezett törzsgárda, s akkor, véleményem szerint, sokkal kevesebb lenne a baleset.

Varga József
Székesfehérvár állomás

Nem az ügyiratokat — az ügyeket kell intézni

Egy újítás hatéves kálváriája a bürokrácia útvesztőjében

A vasútüzem biztonsága megköveteli az állandóan jól karbantartott fékberendezéseket. A motoros járműveknél a kompresszorok teljesítményének mérésére a mai napig sincs kialakult egyszerű és megbízható jó módszer. *A külszolgálatoknál nehezen megvalósítható mérések és számítások helyett — melyet nem is lehet elvégezni mindenhol — átlagértékek meghatározását javasolta újításként 1963. XII. 27-én Tiborc József, a rákosi Motorüzem Főnökség akkori reszortos mérnöke.* Az M 44-es motorokkal kísérleteket végzett és a motor alapfordulata mellett a kompresszor teljes levegő-feltöltési időértékét 10 percben javasolta meghatározni.

Az első buktatótól a negyvenedikig

A javaslat a szolgálati út betartásával a budapesti igazgatóság IV. osztályától 1964. április 3-án érkezett meg a Vasúti Főosztály 7. Gépészeti Szakosztályára. *Az átlagértékek meghatározását helyesnek tartották, de a meghatározási elvek miatt a 7 A. I. és a 7 A. III. alosztályok között vita keletkezett. 1964. VI. 26-án a Vasúti Tudományos Kutató Intézet kísérleteit kérték, amelyet azonban ők a Járműkísérleti Osztály kevés létszám és a szakosztály által megadott fontosabb munkák miatt 1965. II. 16-án visszautasítottak.*

A 7 A. osztály a kísérleteket mindenképpen szükségesnek tartotta, ezért 1965. V. 17-én 105 094/1965 sz. alatt utasította a budapesti, debreceni igazgatóságok IV. osztályait, hogy 1965. VI. 30-ig a szükséges próbaméréseket végezzék el.

A beérkezett mérési adatok alapján a 124 858/1966 sz. ügyiratban megindult a maratoni vita. *A 7 A. I., 7 A. III. alosztályok a 7 C és 10 C osztályok több mint 40 bejegyzése található a jelzett ügyiratban.* Újból megállapították, hogy az átlagértékek meghatározására a külszolgálatnak szüksége van, de a kísérleti eredmények eltérése miatt nem tudnak közös nevezőre jutni.

Közel hatéves vita eredményeként 1969. II. 12-én olyan határozat született, hogy azoknak a módszereknek és mennyiségi jellegű előírásoknak részletes ismerete szükséges, melyet az Északi Járműjavító Üzem alkalmaz a Diesel- és villamos mozdonyok álló, illetve átadási próbája alkalmával e mozdonyok légsűrítőjének vizsgálatánál. Ezért a 7 A. III. alosztály részletes jelentést kért az üzemtől.

Az Északi Járműjavító Üzem 1969. IV. 22-én a kérésnek eleget tett. Ezeket a módszereket azonban nem tartják elfogadhatónak, mert ezek próbapadi adatok és nem közvetlenül a saját motorteljesítményhez igazodnak.

1969. VIII. 6-án újabb határozat született: (amely már 5—6 évvel ezelőtt is megtörtént) a VTKI Járműkísérleti Osztály méréssel egybekötött adatgyűjtésére van szükség a különböző járműtípusokon, mert az ellenőrzés alkalmával betartandó határértékek számszerűen nem állapíthatók meg. *A munka eredményes elvégzéséhez dr. Heller Györgytől vártak felvilágosítást. A VTKI Járműkísérleti Osztály viszont eddig még nem adott választ, illetve nem tett jelentést a vizsgálat eredményéről.*

A vasútüzem biztonsága nagyon jól karbantartott fékberendezést követel. E kérdésben nem lehet engedményeket tenni, a legszigorúbb fegyelem megtartására van szükség. A fékberendezések karbantartásánál az egyik legfontosabb feladat a légsűrítő berendezések jó állapotban való tartása és az állandó jó teljesítés. A teljesítmény megbízható és könnyű ellenőrzését kívánja a javaslat elősegíteni, de sajnos, ezt 6 évi vita sem zárta le eredményesen. Tudjuk, hogy a túlzott felelősségérzet hatotta át ezt vitát, és a nagyon precíz és pontos átlagértékek meghatározását kívánta elősegíteni, de ez az ügyintézés a hosszú huzavona az ellenkező eredményre vezetett.

Mikor születik döntés?

A VTKI Járműkísérleti Osztály kísérleteitől 1964-ben nem lett volna szabad eltekinteni. Amennyiben a kísérletek elmaradtak, jobban kellett volna az igazgatóságokat segíteni a munkában, hogy elfogadhatók legyenek az általuk megadott értékek. *Felvetődik a kérdés, hogy a VTKI Járműkísérleti Osztály tud-e más eredményeket szolgáltatni, mint az igazgatóságok, akik ezen járművek üzemeltetését biztosítják, vagy az Északi Járműjavító Üzem, amely a légsűrítők javításáért teljes felelősséggel tartozik.* Vajon ezen újabb mérési eredmények után is hatéves vita fog következni? Helyesen rendelkezni felelősségteljes feladat. Azok, akik fontos ügyekben nem mernek állást foglalni, és a legkülönfélébb indokokkal huzavonákhoz, a bürokráciához fordulnak segítségért, hogy a felelősségtől mentesüljenek, elvesztik emberi és szakmai tekintélyüket.

A dolgozók javaslatainak így az újításoknak az intézését is kormányrendeletek szabályozzák. *Nem ügyiratokat, hanem ügyeket kell intézni.* Jól lehet, a Vasúti Főosztály ügyintézése szerint sehol sem tartózkodott az ügyirat a megengedett időnél többet, ezért senkit elmarasztalni nem lehet, de a Vasúti Főosztály 7 A. osztályának és a szakvéleményre kijelölt főelőadójának ez az ügyintézése sem növeli a tekintélyét.

Sebestyén János



(Gustav Krippl rajza.)

TÁMAD AZ A_2?

Jobb félni — mint megijedni

Dr. Erdődi Zoltán főorvos az influenzáról és a megelőzésről

Az influenzás megbetegedések száma nő. Egyre gyakrabban jelentkeznek kisebb-nagyobb járványok, és sohasem jósolható meg előre várható kiterjedése és súlyossága. *Bár nem csekély számmal fordulnak elő influenzás megbetegedések a melegebb évszakokban is, a tapasztalat azt mutatja, hogy járvány fellépésének elsősorban a téli hideg, nyirkos időjárás kedvez.* Ez a tény adja meg az időszerűségét e néhány figyelmeztető sornak. Mielőtt azonban a megelőzésre és védekezésre *rátérnénk*, következzen néhány szó a betegség lényegéről.

Első teendő; orvoshoz fordulni

Az influenzát meghatározott vírustörzsek okozzák, s a megbetegedést a cseppfertőzés közvetíti, amely majdnem csak embert támad meg. A tüneteket mindenki jól ismeri. Rövid (néhány óra, esetleg 1—2 nap) lappangási idő után többnyire borzongás vagy hidegrázás jelenti a kezdetet, amelyet rendszeresen láz követ. *A közérzet rossz, a beteg levert, fejfájásról, végtagfájdalmakról panaszkodik, és általános hurutos tünetek jelentkeznek nála.* Vannak formák, melyeknél a gyomor-bélhuzam kóros működése áll előtérben. A betegség az orvosi előírások betartása esetén többnyire néhány nap alatt lezajlik, és gyógyul. *Vannak elhúzódó esetek is, de ilyenkor többnyire már komplikáció lépett fel. A leggyakoribb komplikáció a tüdőgyulladás, amely nem ritkán kórházi kezelést is igényel.* Egyes járványok súlyossága és komplikációra való hajlamossága nagymértékben változó.

A betegség fellépése esetén fontos a mielőbbi ágynyugalom. Sajnos, elég gyakran hallani dicsekvő hangsúllyal: *„Én az influenzát lábon hordtam ki!"* Ezt a felelőtlenséget saját személyükkel és környezetükkel szemben nem lehet eléggé elítélni! *Aki így beszél, az azt hangoztatja, hogy a józan ész és orvosi tanács ellenére nem feküdt le, és ezzel fokozott mértékben teszi ki magát a komplikáció veszélyének, embertársait pedig fertőzi, megbetegíti!*

Láz esetén feltétlenül hívjunk orvost! A kórisme felállítása az ő dolga, és vizsgálata alapján ő fogja a legeredményesebb gyógykezelést előírni. Laikusok között, sajnos, elterjedt az a tévhit, hogy a penicillin (Vegacillin tabletta) gyógyítja az influenzát. Sose feledjük, hogy az árból egy gyógyszer hatásosságára nem lehet következtetni, és ne követeljünk az orvostól „drága gyógyszert", hanem bízzuk a gyógyszerrendelést a szakemberre, és egyéb utasításait is pontosan kövessük!

A megelőzés a legfontosabb

A gyors és teljes gyógyulásnál is nagyobb eredmény az, ha a betegség fellépését sikerül kivédenünk, megelőznünk. Erre többféle módon törekedhetünk. Először a védőoltásokat említem. *A vasút-egészségügyi szolgálat sok ezer személy oltására elegendő oltóanyagot biztosított.* Az eredményes egészségügyi felvilágosítást dicséri az is, hogy a leginkább veszélyeztetettek előírt oltásán sokan voltak önként jelentkezők is. *Az oltás 100 százalékos védettséget ugyan nem nyújt, de az esetleges megbetegedéseknél az enyhe lefolyás is jelentős eredménynek számít.*

A fertőzés módjának ismerete arra int, hogy a járványos időszakban lehetőség szerint kerüljük a nagyobb gyülekezeteket, mozit, színházat. A legenyhébb hurutos tünetek jelentkezése esetén függesszük fel a baráti látogatásokat, főleg olyan családnál, ahol csecsemő vagy gyenge ellenállóképességű idős ember lakik, mert ezeknél a betegség iránti fogékonyság nagyobb. *Gondosan válasszuk meg öltözékünket, mert a meghűlés ténye is fokozza a megbetegedés veszélyét.* Főleg erős, vízhatlan lábbeli, meleg alsónemű (hölgyeknél ez ne legyen hiúság!), sapka, kendő, kalap viselése ajánlatos.

Alkohol helyett C-vitamin

Az étkezés sem közömbös. A megfelelő kalóriabevitelt biztosítani kell. *Amennyire semmi bizonyíték sincs arra, hogy szeszes italnak bárminemű megelőző hatása volna (inkább csak kifogásnak használják ezt egyesek, akik amúgy is szívesen néznek a pohár fenekére!), úgy annyira jelentős a vitaminok, főleg a C-vitamin ellenállóképességet fokozó hatása.* Járványos időszakban ezért a C-vitamin rendszeres szedése nagyon is tanácsos!

Befejezésül csak annyit, hogy fertőző betegségeknél is érvényes a „jobb félni, mint megijedni" álláspont. Örvendetes lenne, ha fenti néhány jó tanács megfogadása az influenzás esetek számát csökkentené, hiszen fokozott figyelmet érdemel ez éppen a vasutasoknál, akik munkájuk jellegénél fogva a megbetegedés veszélyének fokozott mértékben vannak kitéve.

Ankét a társadalmi tulajdon védelméről

A SZEGEDI IGAZGATÓSÁG területi szerveinek képviselői és a gazdasági vezetők közös tanácskozáson értékelték az árukárok alakulását az igazgatóság területén, s elemezték a vasútra és a népgazdaságra gyakorolt káros hatását is.

Az igazgatóság vezetőjének beszámolója szerint az árukárok alakulása éves viszonylatban azt mutatja, hogy a kifizetett összeg a múlt évivel azonos szinten mozog.

— Az árukárok okainak felderítése és a károk megelőzése érdekében szükséges intézkedések megtétele népgazdasági, vasúti és egyéni érdek is. *Minden forint, amit kártérítésként kifizet a vasút, csökkenti az év végi nyereségrészesedés összegét. Tehát a károsszeg csökkentésében minden vasutas érdekelt — mondotta Kiss Károly elvtárs, majd így folytatta:*

— A vasút vezérigazgatójának és a Vasutasok Szakszervezete elnökségének a munkaversenymozgalom 1968 évi célkitűzései között mint elsőszámú irányelv szerepelt az, hogy „a vasút gazdasági eredményeinek javítása érdekében minden szállításra felkínált árut időben, a minőségi követelményeknek megfelelően kell elfuvarozni".

VÉGÜL IS A KERESKEDELMI OSZTÁLY a károk csökkentése érdekében az érdekelt társosztályokkal közösen 12 pontban foglalta össze azokat az intézkedéseket, amelyek végrehajtásától feltétlen javulást várnak.

Sziládi Sándor



Utas voltam a világ legmodernebb vasútvonalán

Kádár Márta naplójából

TOKIÓBÓL A TOBU'S DE LUXE expresszvonat száguld Nikkóba. Ez nem álomexpressz, ez „csak" 105 perc alatt teszi meg a 136 kilométeres távolságot. *De ezen a vonaton is számozottak az ülőhelyek, s az állomásokról radar irányítja a vezetőt, légkondicionáltak a szerelvények és az ülések saját tengelyük körül forgathatók* — mindig menetirányban ülhet az utas.

Alig hogy felszálltunk, egyenruhás hostess fonott kosárkában kicsire összehajtogatott frottírkendőt hozott. Töröljük meg kezünket, arcunkat, nehogy piszkos legyen tőlünk a vonat! Nyomában egy másik leányka hasonlóan bájos mosoly kíséretében nyújtotta át a nylonzacskót, hogy abba szemeteljünk.

Suhanó tájak, száradó rizsszalmakötegek, kecses ívű kékpiros tetejű faházak, rizsföldek — ahol éppen arattak — maradtak el mellettünk. Közben, mint a kormányfő olyan méltósággal vonul el a hostess kíséretében a fehér ruhás, arany sújtásos kalauz.

Hegyek, erdők közt visz a vonat. 6—8 kilométeres alagutak sötétlenek. *Felszolgáló lányok hozzák az étlapot — válogathatunk a különböző rizses tálak, halak, tortaszerűen rakott szendvicsek és italok között.* — Sört, üdítőket, sakét — meleg rizsbort kínálnak. Festett lakktálcákon hordják körül a megrendelt finomságokat. *A fotocellás ajtók lassítják csak kecses léptüket.*

KÉSŐBB UTAZTAM a szuperexpresszen, az álomvonaton. *Tokió és Oszaka között közlekedik a világ leggyorsabb és legszebb világoskék-fehér vonata, a New Tokaidó expressz — 220—250 kilométeres sebességgel.* Az étkezőkocsi bárpultja mellett ott a sebességmutató — bárki ellenőrizheti, milyen sebességgel haladnak. Természetesen itt is légkondicionált, kényelmes kocsikban ül az utas. *Minden üléshez külön fülhallgatós rádió tartozik, s minden fülkében tv is van, amelyen hat fekete-fehér és egy színes adást nézhet az utas.* Felszálláskor japánul, majd angolul üdvözlik az utasokat. Nincs az az elsőosztályú repülőgép, amelyen fényűzőbben, elegánsabban utazhatnánk.

A vonatról nemcsak taxit, szállodát, színházjegyet lehet rendelni telefonon, hanem a világ bármely nagyvárosát is fel lehet tárcsázni. A büfében tv-t néznek, telefonálnak és uzsonnáznak. S ha kedve támad az utasnak kellemes zenére szürcsölheti keserű zöld teáját, vagy táncra perdülhet. *Ihatunk jéghideg sört, forró kávét, ehetünk fagylaltot, gyümölcsöt.* A büfékocsi asztalait az ablak vonalában, páronként helyezték el, miközben a bájos hostessek felszolgálják az ételt, italt, változatos panorámában gyönyörködhetünk.

A megállók előtt néhány taktus zene szól — ha esetleg elszunnyadt a kedves utas, kellemes legyen az ébredése. *Azután japánul és angolul szól a tájékoztatás, majd a felszállókat köszöntik, s a leszállóknak pedig további kellemes utat kívánnak.* És bár másodpercnyi pontossággal fut be a vonat az állomásokra, minden esetben elnézést kérnek az utasoktól, hogy megvárakoztatták őket.

A SZUPEREXPRESSZ három óra tíz perc alatt teszi meg a Tokió—Oszaka utat, útközben csak Nagoyában és Kyotóban áll meg. Az expresszvonat menetideje négy óra és 11 helyen áll meg. A szuperexpresszen 6130 yen (613 forint), az expresszvonaton 5730 yen a menetjegy ára.

Kyotóból utaztam Tokióba az álomexpresszen. Pagodák, temetők, falvak, bambusz- és teaültetvények, rizsföldek suhantak el mellettünk. A tizenkét kocsiból álló vonat puhán, és milliméter pontosan ott állt meg, ahol a peronon megjelölték. Japánban minden vonat meghatározott peronról indul és érkezik.



A csinos hostess

A leszállásnál a hostessek segítik le az utasokat — de csak a férfiakat, akik után feleségük, lányuk cipelik a csomagokat, a kisgyerekeket, az ernyőt, a kabátot.

A tokiói pályaudvar olyan nagy, hogy akár külön kis város is lehetne. Fel- és lejáratokkal, padokkal, üzletekkel, éttermekkel, kávézókkal, játékautomatákkal, pénztárakkal, hideg-meleg mosdókkal, zuhanyozókkal. Az egyik lépcső egyenesen egy áruházba vezet, a másik bőrfoteles váróterembe. De alig néhányan ülnek a székeken — a többség ott guggol, kuporog a pad mellett —, nekik így kényelmesebb.

Ez a pályaudvar a világ legnagyobb forgalmú állomása. Naponta több mint 100 vonat indul innen és 1 millió ember fordul meg itt. Még 1914-ben építették az amszterdami pályaudvar mintájára. 1960—1970 között teljesen átépítették.

AZ ÚJ TOKAIDO VONAL, amelyet 1964 októberében helyeztek üzembe a Japán Államvasutak tulajdona. A Japanese National Railways vonatai behálózzák az egész országot, 32 százalékban elektromos és Diesel-mozdonyokkal. S ahogy Japánban építik a világ legnagyobb hajóit, leggyorsabb vonatait, első a repülőgépgyártásban, a háztartások villamosításában, úgy a Japán Államvasutak vezet a világon a közlekedéstudományi kutatásban.

A Japán Államvasutak 21 180 kilométer hosszú vasútvonalain és a magántársaságok 7400 km-es vonalain bonyolódik le a szigetország gyors és nagyon kultúrált szárazföldi közlekedése.

Jobb szociális és munkakörülményeket!

Látogatás a Nyugati pályaudvar kereskedelmi főnökségén

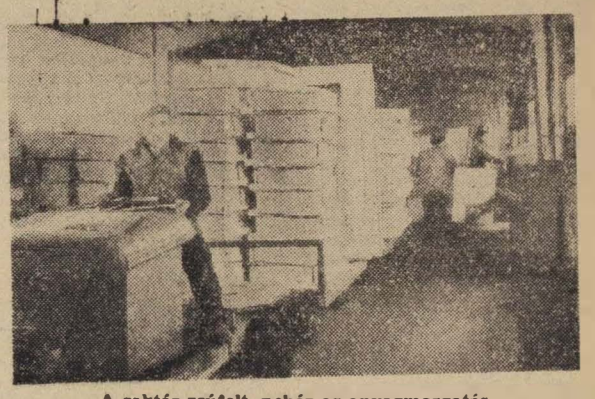
A vasút szállítási gondjai közismertek. Kevés a vagon, s a meglevőket sem rakják ki időben a vállalatok. Így érthető, ha a vasútra és a vasutasokra fokozott munka vár. *Az ország területére az elmúlt időszakban hullott óriási hótömeg csak tetézte a szállítási nehézségeket.*

A Nyugati pályaudvar kereskedelmi főnökségén *Schuk Géza főfelügyelő kereskedelmi állomásfőnökhelyettes elmondotta, hogy ahhoz, hogy a munkát zökkenőmentesen és folyamatosan végezzék, 550 átrakó munkásra lenne szükségük.* A jelenlegi létszám pedig 450, viszont látogatásunk időpontjában 320-an dolgoztak, de ők sem fiatalok, átlagéletkoruk 45 év felett van. Tehát zömében már lassan a nyugdíjkorhatárhoz közeledő vasutasok végzik ezt a nagyon nehéz fizikai munkát. A rakodó, ahol dolgoznak, 700 méter hosszú. *Számtalanszor előfordul, hogy az előtte levő négy vágány valamelyikéről — gyakran a külsőről — az ellenkező végén található raktárba kell vinniük az árut.* Nyáron a tűző naptól, télen pedig a hidegtől szenvednek.

A létszámhiány okai

A pont 1949-ben épült, s ma már nem felel meg a követelményeknek. Az igények nagyobbak. De nemcsak a szállítási és raktározási, hanem a dolgozók szociális igényei is. Az öltöző és a fürdő zsúfolt, a feladásnál és az autós rakodón pedig a dolgozók a raktárakban öltöznek. Mindenki ott, ahol el tud helyezni magának egy-egy öltözőszekrényt. *Csak a Nyugati pályaudvar leadási raktárában dolgozóknak megfelelők a szociális körülmények.*

Ezek a körülmények már elegendő magyarázattal szolgálnak a létszámhiányra és a munkaerővándorlásra is. De nemcsak erről van szó, hanem az aránylag alacsony keresetről is. S mert az átrakó munkások is fordában dolgoznak — a 14 órás munkaidő után 36 óra szabad, — bizony a fiatalok hamar becsapják maguk mögött az ajtót és elmennek a vasúttól. *Elmennek olyan helyre, ahol kedvezőbb körülmények között többet kereshetnek. Például a termelőszövetkezetekbe. A fizikaiak 90 százaléka ugyanis vidéki. És ők cserélődnek állandóan.*



A raktár zsúfolt, nehéz az anyagmozgatás

A vasúti jegy már nem jelent vonzerőt — mondja *Schuk Géza.* — A fővárosiak pedig csak elvétve jönnek, rájuk még annyi hatással sincs a MÁV, mint a vidékiekre.

A létszámhiányon kívül azonban más is akadályozza a munka folyamatosságát. Az AKÖV eléggé rapszodikusan szállít. Van, amikor egy teherautó sincs a rakodó előtt, máskor viszont hosszú sorokban kirakásra várnak.

Az AKÖV-nél csak sajnálkoznak és tehetetlenül tárják szét a karjukat. *Bennük megvan a jó indulat, megpróbálnak mindent, de nem tudják tökéletesen megszervezni a szállítást. Illetve elméletben igen, de a gyakorlatban nem.* Hogy egy teherautó mikor ér vissza a megrendelő vállalattól, az függ a szállítandó árutól, a vállalattól, a közlekedéstől is.

A külföldi szállításokat a MASPED végzi önállóan. Van külön rakodójuk, külön vágányuk, valamivel többet is fizetnek munkásaiknak, mint a MÁV és még náluk is akad megoldatlan probléma bőven. Ilyen a létszámhiány, vagy a korlátozott raktározási lehetőségek. Bár egy vagon állásideje hivatalosan 6 óra, látogatásunkkor volt olyan, amelyik már 114 órája állt kirakatlanul.



Horváth János és munkatársai vízvezetékcsöveket rakodnak.

(Szőnyi Lajos felvételei.)

Mi lehetne a megoldás? Schuk Géza szerint az átrakó munkások fizetését kellene emelni, s javítani kellene a szociális körülményeken is.

Zsoldos János

Az ismeretterjesztés legyen mindannyiunk ügye

A tudományos ismeretterjesztés az utóbbi időben bizonyos mértékben visszaesett. A magyarázat abból az el nem fogadható indokból táplálkozik — ami egyre sűrűbben hangzik el, még felelős funkcionáriusoktól is — hogy „nincs rá igény". De joggal kérdezhetnők: mit tettek annak érdekében, hogy legyen rá igény?

Ha nem mérik fel, s ennek következtében nem is tudják, hogy mire kíváncsiak a dolgozók, ha megfelelő agitáció és propaganda hiányában nem történik meg az érdeklődés felkeltése, ha nem adnak választékot, amiből kikereshetik a dolgozók a számukra érdekes témákat, akkor vajon elvárható-e, hogy egyénenként, vagy brigádonként ők jelezzék az előadásokra igényeiket? *A szakszervezeti bizottságok, az aktivák gyenge munkáját jelzi, ha belenyugszanak ebbe és a változtatás érdekében nem is cselekszenek.*

Felkelteni a dolgozók érdeklődését

A tudományos ismeretterjesztés módszerei (szóbeli, írásbeli, vizuális stb.) közül kiválasztani a legmegfelelőbbet, vagy azok komplex alkalmazásával felkelteni a dolgozók érdeklődését. Ez a feladat. A különböző formák, az egyedi előadástól a szellemi vetélkedőig, az előadás sorozattól a múzeum- vagy tárlatlátogatásig, a munkásakadémiáktól a természetjárásig terjed a skála, hogy kiválasztva közülük a legmegfelelőbbet, igényt támasszanak a dolgozókban az ismeretterjesztés iránt. *Mindig az igényekből kell kiindulni, figyelembe véve a személyi, anyagi, technikai adottságokat. Lehet egy-egy időszerű témából, például űrhajózás, családnevelés stb. 3—4 előadásból álló tematika alapján előadássorozatot is szervezni.*

A TIT-tel közösen

Egyre több jel mutat arra, hogy nem a nagyszámú közönség, hanem a kisebb közösségek, brigádok alkalmasak az aktivitás, öntevékenység kibontakoztatására. *Ez indokolja, hogy a legkisebb szakszervezeti bizottságoknak is foglalkozni kell ismeretterjesztő előadások szervezésével.* Már 10—15 fős kollektíva részére is szervezhető előadás. Kis csoportok esetében közvetlenebb kapcsolat alakult ki az előadó és a hallgatók között és a vita során tisztázhatók az esetleg meg nem értett kérdések. *A szervezés során figyelembe kell venni a közösség tudati fejlettségét, általános és szakmai műveltségét és erről — lehetőleg — előzetesen tájékoztatni kell az előadót, hogy az mondanivalóját a megfelelő szinten fejthesse ki.* A megfelelő tájékozottság, az érdeklődésre számottartó témakörök ismerete alapján folytatott ismeretterjesztő munka eredménye önmagában megcáfolja majd a „nincs rá igény" elméletet.

Városokban, járási székhelyeken mindenütt van TIT-szervezet. Kisebb helyeken, ahol ilyen nincs, a legközelebbi szervezetet kell megkeresni szerződéskötés céljából. A szerződést hasznos egész évre megkötni, mert így sok adminisztrációtól mentesül a szerződést kötő szakszervezeti bizottság. A megkötött szerződés egy példányát megkapja a szakszervezeti bizottság, ennek alapján a TIT a lerögzített időpontokban gondoskodik az előadó küldéséről. Előadói tiszteletdíjat a TIT által rendelkezésre bocsátott csekken kell befizetni. Az egyes előadások, előadássorozatok, munkásakadémiák előadói díját a 61/959 MM. rendelet tartalmazza. Megtalálható a „Kulturális munkára vonatkozó jogszabályok" c. útmutató IV. fejezetében.

Minden megye székhelyén működik „Film és szemléltető eszköztár", ahonnan keskenyfilmeket, szemléltető eszközöket lehet igényelni. A rövidfilmek díja a film hosszúságától függően minimális, 10—20 forint. A filmeket, vagy szemléltető eszközöket a kívánságra utánvéttel kiküldik, de személyesen is átvehetők. *Ugyancsak kölcsönözhető keskenyfilm vetítőgép, diavetítő, epidiaszkóp.* Ezek szállításáról a rendező szerv gondoskodik. A filmtárakban megtalálható katalógus röviden ismerteti a filmek tartalmát is. Jó ha ezt a szakszervezeti bizottságok beszerzik, mert a film kiválasztásánál nagy segítséget jelent.

Röviden ennyiben foglalhatjuk össze a technikai lebonyolítás módszerét, de a szerződéskötések alkalmával erről minden TIT-szervezet a szakszervezeti bizottságok részére részletes útmutatással szolgál.

Tóbiás Béla

VIGYÁZZUNK EGYMÁSRA!

Itt a tél és egyre nehezebb a forgalmat biztosítani, a csúszós, jeges talajon nagyobb a baleseti veszély is. *Különösen sok gondot okoz a vasútnál, hogy ittas emberek tilos helyeken közlekednek.* Jó lenne, ha minden állomás minden vasutasa megakadályozná az ilyen járkálást, még akkor is, ha az ismerőséről vagy rokonáról van szó.

Segítség Banja Lukának

A Banja Luka-i földrengés sújtotta lakosság érdekében a *Jugoszláv Vasutak Vezérigazgatósága* kéréssel fordult a szomszédos országok vasútigazgatóságaihoz, hogy bocsássanak rendelkezésükre nélkülözhetetlen személy-, poggyász- és teherkocsikat a hajléktalanok ideiglenes elhelyezésére.

A felhívás alapján: *Ausztriából, Magyarországról, a Német Szövetségi Köztársaságból* érkeztek az első, e célra alkalmas kocsik, melyeket a vasutascsaládokon kívül, a rászoruló lakosság zömmel és gyorsan el is foglalt ideiglenes otthonként...

Az így összegyűjtött kocsik száma mintegy 600 volt, s azokért a jugoszláv közvélemény köszönetét nyilvánította a kárvallottak nevében. A segítség más formái is megnyilvánultak, nemcsak a szomszédos, hanem a távolabb eső európai országokból is.

„Zeleznicke Novine"
1969. XII. 12-i számából

A nyári ruhákról télen

Az új nyári egyenruhák bevezetése óta lapunkban több méltató írás jelent meg, s a cikkek joggal állították, hogy csinosabbak, elegánsabbak lettek a vasutasok, s az új ruha könnyebb, szellősebb, formatartóbb, mint a régi volt.

Az igaz, hogy most már a téli ruhák előkerültek, mégis úgy hisszük, nem időszerűtlen a nyári ruhákról, pontosabban a nyári ruhák tisztításáról szólni.

Az új nyári egyenruha különleges tisztítást, kezelést kíván, mivel anyaga 100 százalékos műszál. Az új nyári egyenruhákon az úgynevezett tisztítási „kresz" található, ami nem kíván ugyan különösebb magyarázatot, de a tapasztalatok azt mutatják, hogy nem mindenki veszi figyelembe a „ruhakreszt".

A ruhába varrott utasítás első ábrája egy piros köralakú táblán áthúzott tál. Jelentése, hogy a ruhát mosni tilos. A 2. ábra egy áthúzott mosógépet ábrázol. Ennek értelme, hogy a ruhákat géppel sem szabad mosni. A 3. ábrán 150 fok feliratú vasalót látunk: vasalni csak vizes ruhán keresztül, mérsékelten, meleg vasalóval szabad. A zöld körben levő lombik egyértelműen utal arra, hogy a ruhákat csak vegyi úton szabad tisztítani.

H. K.

VEZETŐSÉGVÁLASZTÓ-KÖZGYŰLÉSEK

Nagykanizsától Sopronig

Mire ezek a sorok napvilágot látnak, országszerte befejeződnek a beszámoló vezetőségválasztó sportköri közgyűlések. *Ám a tanácskozás, a választás eredménye ottmarad a sportkörök berkeiben, hiszen ez a tevékenység az elkövetkező két esztendő alapjait rakta le.* Érdemes tehát visszapillanatni néhány vasutas sportegyesület, sportkör közgyűlésére. A tanulságok sohasem vesztik el időszerűségüket...

GYŐR

Az egész közgyűlés hangulatát kedvezően befolyásolta a labdarúgócsapat NB II-es bajnoksága. *Sőt Havas József elnökségi beszámolójának egyik alapvető hiányossága az volt, hogy javarészt csak a labdarúgó-szakosztállyal foglalkozott, és a többi sportág „árnyékban" maradt.* Ezt több hozzászóló is kifogásolta.

Örömmel fogadta a közgyűlés *Szamosi Nándornak*, a budapesti területi bizottság munkatársának hozzászólását arról, hogy a szakszervezet és a KPM a jövőben is támogatni fogja a Győri MÁV-DAC szakosztályait. *(Első lépés lenne a győri sporttelep labdarúgópályájának rendbe hozása. — A szerk.)*

A választás során a MÁV-DAC új elnököt kapott *Békés Ferenc* személyében. A sporthoz értő s a sportot szerető új vezetőtől — akinek élete, sportpályafutása szorosan a MÁV-DAC-hoz fűződik — sokat várnak a Rába partján. *Ugyancsak neves, ismert győri sportember, Kovács Imre lett az NB I B-be visszajutott labdarúgócsapat edzője.*

KISKUNHALAS

Igen népes volt a közgyűlés: a tagság mintegy 70 százaléka megjelent, hogy meghallgassa az elnökség beszámolóját, és vezetőséget válasszon, amely a Kiskunhalasi MÁV MTE sportéletét két éven keresztül vezeti. Az elnökségi beszámoló visszapillantott az elmúlt 25 esztendőre, és megemlítette, hogy ez a kis vasutas-egyesület olyan sportolókat nevelt, mint *Bundzsák Dezső*, a Vasas és a magyar válogatott egykori kitűnő fedezete; *Horváth Klára* válogatott női kézilabdázó és még számos, később nagyegyesületekbe került sportoló. *A szakosztályok értékelése során különösen a torna- és a kézilabda-szakosztályok munkáját dicsérte a beszámoló.*

Ez kézenfekvő, hiszen a Kiskunhalasi MÁV kapta a Magyar Torna Szövetségtől *„a vidék legjobb szakosztálya"* címet és díjat, *Takács József nyerte a vidéki bajnokságot, és a Kiskunhalasi MÁV tornászcsapata került az első helyre a vidéki II. osztályú csapatbajnokságban.* Nagyszerű a kiskunhalasi tornaszakosztály utánpótlása is.

Akárcsak Nagykanizsán, Kiskunhalason is „fiatalított' a klubvezetés. *A nyugdíjba vonuló Belényi Mihálytól ugyanis fiatal vasutas, Suba László MÁV főintéző vette át az elnöki tisztet.* A közgyűlés köszönetet mondott a távozó *Belényi Mihálynak* eredményes munkájáért.

NAGYKANIZSA

A Kodály Zoltán Művelődési Otthonban *dr. Izsák József* számolt be a 12 szakosztály két év alatt végzett munkájáról. A beszámoló után a felszólalók többsége a tömegsporttal, a kiöregedett sportolók helyzetével és jövőjével foglalkozott, de szó esett — a csemeték részére — egyszerűbb tornaszerekkel felszerelt játszótér építéséről is. *A tagság szívesen látná a motorosélet fellendülését s egy motoros salakpálya építését is kérték.*

A közgyűlés 15 tagú elnökséget választott, amely — első ülésén *Biró Sándor MÁV oktatótisztet*, a csomópont KISZ-titkárát bízta meg az elnöki tisztséggel.

SZOLNOK

Nagy érdeklődés kísérte a Szolnoki MÁV nagy múltú egyesületének közgyűlését. *Hangya Mihály elnökségi beszámolója* sorra vette a szakosztályok munkáját. Ezzel kapcsolatban a beszámoló hangsúlyozta, hogy az üzemi párt- és szakszervezet, valamint a KISZ az egyesület körüli problémák ismerője és — ahol csak lehetett — segítője volt. *Ennek ellenére sem sikerült az egyik legfontosabb célkitűzés — a vasutasok sportegységének megteremtése.* Legalábbis nem olyan mértékben, amint azt szerették volna. Emiatt a taglétszám is visszaesett.

A beszámoló bejelentette, hogy a vasutasszakszervezet és a KPM felmérte a vasutas-sportegyesületek létesítményeinek állagát. *A felmérés alapján az ország 20 vasutas-egyesületét — a létesítmények fenntartása szempontjából — 1970. január 1-től saját kezelésbe vette.* A 20 egyesület között szerepel a Szolnoki MÁV is.

A 12 szakosztály munkájának értékelése során a nagyon értékes nevelési eredményeket elért vívó- és atlétikai szakosztály kapott dicséretet, de meleg hangon emlékezett meg a beszámoló a bajnokságot nyert és az NB II-be feljutott férfi asztaliteniszezőkről és tekézőkről, valamint az NB III-ba bejutott női kosárlabdázókról is. *A labdarúgó-szakosztálytól viszont többet vártak.*

A közgyűlés ismét *Hangya Mihályt választotta a Szolnoki MÁV SE elnökévé.*

SOPRON

A 120 küldöttből 112 részt vett a közgyűlésen, amelyen *Horváth István* ismertette a 11 szakosztály munkájáról szóló elnökségi beszámolót. *Az elmúlt két év során nem sok kiemelkedő eredmény született az SVSÉ-ben, az új vezetőségnek majd arra kell törekednie — hangoztatta a beszámoló —, hogy 1971-re, az egyesület fennállásának 25. évfordulójára, elsősorban a labdarúgók, de más szakosztályok is magasabb osztályba kerüljenek.*

A labdarúgók 1969. őszi hajrája jól sikerült, de a szakosztályban elég komolyak a vezetési gondok. *A négy labdarúgócsapatnak összesen egy intézője van.* Örvendetes változás történt a Rákóczi-sporttelep ügyében. A GYSEV és a MÁV közösen vállalta, hogy a sporttelepet korszerűsítik. A romos csarnoképületet rendbe hozzák, az oldalszárnyban vendéglátó-kombinátot és 40 személyes sportszállót létesítenek, az egész épületet korszerű fűtőberendezéssel látják el.

A tagság döntése értelmében továbbra is *Horváth István* maradt az SVSE elnöke, az elnökségi tagok sorában azonban több új névvel találkozhatunk.

Vedres József

A BVSC-vívók két évtizede

A BUDAPESTI VASUTASOK VIVÓSZAKOSZTÁLYA 1949 decemberében alakult — akkor Budapesti Lokomotív néven — és a vívópenge olyan mesterei bábáskodtak a szakosztály felett, mint *Bay Béla, Duronelly László, akiknek kezei alól már addig is olimpiai és világbajnokok kerültek ki.* Igaz, hogy nagyszerű gárda talált otthonra, támogatásra a vasutasok sportkörében. *Elek Ilona, Marvalits Györgyi (később Székelyné néven versenyzett), Rerrich, Balthazár és még néhány élvonalbeli versenyző.*

Valóban otthonra találtak, az akkoriban divatos szakosztály vándorlások idején nem átmeneti szállásra érkeztek. Ma is hálával emlékeznek a vasutasszakszervezet segítségére. Amelyik vívónak szüksége volt rá, nyomban rendes állást kapott a MÁV-nál, segítették életviszonyaikat rendezni.

Először a Semmelweis utcában kapott helyet a szakosztály, majd a Tanács körúton — ekkor már Törekvés néven — saját vívótermükben folytathatták tevékenységüket, amely a magyar vívósportban mind jelentősebb tényezőnek bizonyult. Később 1962-ben már bővíteni kellett a Tanács körúti vívótermet — ahol nagyszerű nevelőmunka folyt.

Mindezekről és még sok egyébről, bőven hallani lehetett azon az ünnepi vacsorán, amelyen részt vett dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter, a vívósport lelkes barátja, a Magyar Vívó Szövetség volt elnöke is. Régi barátok, akik már letették a kardot, a tőrt, a párbajtőrt, rendszerint így kezdték a beszélgetést: „Emlékszel?"

Emlékeztek. De nem feledkezett meg róluk a vasutas társadalom, a szakszervezet, a KPM és a magyar sport irányító szervei sem. *A jubileum alkalmából a Magyar Népköztársaság Kiváló Sportolója kitüntetést kapta dr. Balthazár Lajos, Czvikovszky Ferencz, Bóbis Ildikó, dr. Fenyvesi Csaba, dr. Kamuti Jenő, Kamuti László, Kovácsné Nyári Magda, dr. Mendelényi Tamásné, dr. Mendelényi Tamás, Székely Tibor. Érdemes Sportoló kitüntetést Erdős Sándor és dr. Papp Csaba kapott. A két évtized legeredményesebb versenyzője, dr. Kamuti Jenő kapta dr. Csanádi György miniszter tiszteletdíját.*

Az ünnepnapok után ismét eredményeket érlelő, szorgos munkával járó hétköznapok következnek. A BVSC férfi tőrcsapata, miután megnyerte a magyar bajnokságot, most a március végén, Párizsban sorra kerülő *Bajnokcsapatok Európa Kupa* tornájára készülődik. És az egész szakosztály készülődik 1970. nagy hazai és nemzetközi versenyeire. A legközelebbi cél: a kardozókat is a többi fegyvernem szintjére emelni! Ennek érdekében január 1-től már *Gerevich Aladár, minden idők egyik legnagyobb magyar kardvívó egyénisége vezeti a kardvívók edzéseit, Horváth Zoltán segítségével.* Előrehaladott tárgyalások folynak egy új, korszerű vívóotthon építéséről is, miután a Tanács körútról — városrendezési okok miatt — a szakosztálynak el kell költöznie.

— Olyan vívólétesítményt szeretnénk építeni — mondja *dr. Nedeczky László szakosztályvezető* — amely nemcsak a BVSC, de az egyetemes magyar vívósport fellegvára lehetne.

Talán ez a vasutas vívók sikereinek egyik legfőbb tényezője. A fejlődést sohasem csupán klubérdekek alapján igyekeztek megvalósítani.

—dres

A BVSC védi első ízben a „Dr. Palotás József" vándordíjat

Sem az időjárás, sem a hat héten keresztül tartó csapatbajnokság nem kedvezett az első ízben kiírásra került *„Dr. Palotás József" kötöttfogású birkózó emlékversenynek.* Nyilván a rossz idő miatt maradtak távol — a többi között — Debrecen, Cegléd, Szolnok legjobb vasutas birkózói. *Csak a BVSC tudott teljes csapatot indítani. A budapestieken kívül pécsi, szegedi, nagykanizsai és dombóvári, valamint a Törekvés néhány versenyzője lépett szőnyegre.*

Mind a felnőttek, mind az ifjúságiak csoportjában BVSC siker született. A felnőttek mezőnyében, 48 kg-tól felfelé, a BVSC versenyzői győztek: *Laták, Turba, Fuferenda, Vass, Hornyák, Ivanics, Pintér, Csábi, dr. Darabán. A pontversenyben: 1. BVSC 45, 2. Szegedi VSE 12, 3. PVSK 7 pont. A vándordíj védője egy évig a BVSC birkózószakosztálya.*

— Kérni fogjuk a *Magyar Birkózó Szövetséget* — mondotta *Légrády József, a BVSC elnökhelyettese* —, hogy a jövőben a versenynaptárban korábban, lehetőleg a csapatbajnokság előtt adjon időpontot ennek a nagyjelentőségű, az ország vasutas birkózóit szőnyegre szólító emlékversenynek.

FELHÍVÁS!

A Vasútgépészeti Technikum és Szakközépiskola szülői munkaközössége szeretettel meghívja a végzett és jelenlegi hallgatóit a Gorkij Művelődési Otthonba (Budapest, XIV., Angol utca 13.) az 1970. január 31-én rendezendő szalagavató bálra.

Meghívókat a Vasútgépészeti Technikum és Szakközépiskolában: Budapest, VII., Damjanich utca 4. sz. alatt, vagy a — 426—960-as telefonon — lehet igényelni.

Felvétel az Úttörővasúthoz

A MÁV Széchenyi-hegyi Úttörővasút felvételt hirdet az 1970. február 10-én induló úttörővasutas tanfolyamra. *Jelentkezhetnek azok a budapesti és környéki úttörő pajtások, akik az általános iskola IV., V., VI. osztályos tanulói, tanulmányi eredményük legalább 3,5-ös átlagú, egészségi szempontból úttörővasutas szolgálatra megfelelnek és az iskola úttörő csapata javasolja őket erre a kitüntetésre.* A felvétel ideje és helye: 1970. január 25. és február 1-én délelőtt 9—12 óra között, az Úttörővasút Hűvösvölgy állomásán.

Felvilágosítást 52—74/6, üzemi telefonon és a 364—836 városi telefonon adunk. Felvételi lapot kívánságra az Úttörővasút vonali postán küld. A vasutas szülők gyermekei előnyben részesülnek.

HÍREK

— **30 évi szolgálat után nyugdíjba vonult** Veres József, a MÁV Debreceni Járműjavító Üzem tűzrendészeti előadója. Mint vasutas, mindig vagyonőri és tűzrendészeti munkakörökben dolgozott, munkatársai és felettesei legteljesebb megelégedésére. Ezt bizonyítja, hogy a „Kiváló dolgozó" kitüntetést kétszer kapta meg és tulajdonosa még a Belügyminisztérium által adományozott „Tűzrendészeti érem" ezüst fokozatának is.

— *23 NYUGDÍJAST BÚCSÚZTATTAK a MÁV Szombathelyi Járműjavító Üzemben. Bata Ferenc, a járműjavító vezetője üdülőjegyeket adott át a távozó vasutasoknak, köztük Tóth Kálmánnak is, aki 40 évi szolgálat után vonult nyugalomba.*

— **Többszörös véradókat tüntettek ki Miskolcon,** a Tiszai pályaudvar szakszervezeti bizottsága és a helyi Vöröskereszt által rendezett ünnepségen. Hárman „Kiváló Véradó" jelvényt kaptak, 42 dolgozó pedig tárgyjutalomban részesült.

— **Nagyképernyős televíziót** ajándékoztak a pécsi vasútállomás dolgozói Drávacsepely község iskolájának. A készüléket asztallal és antennával együtt adták át.

— **Lenin életműve címmel emlékrendezvényt** szervezett — még az elmúlt év végén — a Bp. Nyugati pályaudvar KISZ végrehajtó bizottságából alakult munkaközösség. Ekkor nyitották meg a Lenin élete c. képkiállítást is, amelyre az anyagot a Szovjetunióból kapták.

A Hivatalos Lapból

A Hivatalos Lapból a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket:

1969. évi 52. számból: 116 521/1969. 3. A. A Vasúti Ruházati Utasítás módosítása.

1970. évi 1. számból: 124 822/1969. AEI. D. Új háztartási szén- és briketttűfeleség felvétele a Háztartási Széntáblázatba.

A szerkesztőség üzeni

Varga József Székesfehérvár; Marosán Pál, Volosinovszki János, Czeglédi Sándor Debrecen; Maróti István Szombathely; Kisvárdai János, Kozma Zoltán Miskolc; Sziládi Sándor Szeged; Bognár Károly Tapolca; Zsámba Tivadar Berente szén pu.; Németh Pál Szerencs; Illés Gyula Pécs: Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Fülöp Károly Polgár; Földi József Szolnok; Demjén Pál Debrecen; Deák Gyula Soltvadkert: Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

MAGYAR VASUTAS

a Vasutasok Szakszervezetének lapja

Szerkeszti a szerkesztő bizottság

Főszerkesztő: Gulyás János

Felelős szerkesztő: Visi Ferenc

Szerkesztőség: Budapest VI., Benczúr utca 61. Telefon városi: 229—812 Üzemi: 19—77

Kiadja és terjeszti a Népszava Lapkiadó Vállalat Budapest VII., Rákóczi út 54. Telefon: 224—819

Felelős kiadó: Gábor Márton, a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója

Csekkszámlaszám: 19.915.001—46

Szikra Lapnyomda

KERESZTREJTVÉNY

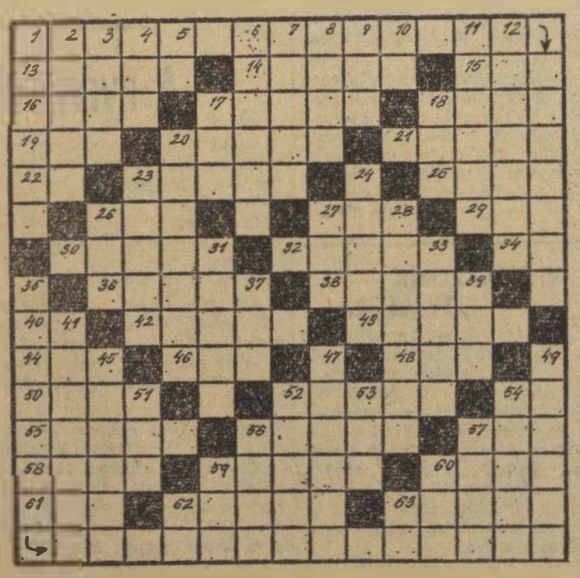
VÍZSZINTES: 1. 1970. folyamán tervezett egyik bérügyi intézkedés. 13. Hegy Belgrád közelében. 14. Rövid trétás történet, csattanóval. 15. Japán pénz. 16. Becsmérlés. 17. A zsiráffélék családjának egyik faja. 18. Erdélyi város. 19. Erdélyi folyó. 20. A török lovasság neve. 21. Olasz folyó. 22. A rádium vegyi jele. 23. Görög összetételekben víz. 25. Fordított muzsika. 26. Világtalan. 27. Gléda. 29. Ismeretlen aszszonyság. 30. A főváros egyik parkjának neve. 32. Az átengedett tőke használati díja. 34. Azonos betűk. 36. Gyám latinul. 38. Tunguz varázsló pap. 40. Hangtalan jel. 42. Híres francia szobrász (1840—1917). 43. Halfarokban végződő filiszteus isten. 44. Tibetben honos háziállat. 46. Szeszes ital. 48. Sűrűre, gazdagra egyaránt mondható. 50. Na, végre! 52. Török név. 54. Magyar Endre. 55. A fényáram mértékegysége. 56. Mulatságon. táncos összejövetelen. 57. Szüretelő edény. 58. Rómát 49. kétszer is. 59. Kérdőszó. 60. Vajon vág? 61. ... sen, cseh város. 62. Svéd vegyész, a dinamit feltalálója. 63. Almafajta.

FÜGGŐLEGES: 1. Híres hindu költő. 2. Nyelvcsap (latin). 3. Régi húros hangszer. 4. Mért... későn. 5. Rag. 6. Szenegáli városba való. 7. Az USA egyik állama. 8. Kiváló 3,14. 9. Vonatkozó névmás. 10. Fordított névelő. 11. Alsó gégefő. 12. Kémszer bizonyos anyagok kimutatására szolgál. 17. O. P. D. 18. Vajon adt? 20. Nagyon keskeny utca. 23. A magyarok ősi hadi istene. 24. Vándorló népesség. 26. Világítóházi találkozó. 27. Skandináv légitársaság. 28 Mohamedán böjt a Korán kinyilatkoztatásának emlékére. 31. Előírási mód idegen szóval. 33. Bővül. 35. 1970 folyamán tervezett másik bérügyi intézkedés. 37. Versszorok összecsengése. 39. Kérdőszóféle. 41. Képpát (MgFe). 45. Ritka férfinév. 47. Hírt hall róla. 49. Teteje, talarója. 51. Fél kézzel! 52. Elektromos vezeték, melyet védő burkolat vesz körül. 53. Molnár fele. 54. Büvész. 56. A virág része. 57. Kérdés-felelet formájában írt magyarázó tankönyv. 59. M. O. F. 60. Francia összetételekben völgy. 62. Népköztársaság. 63. Igekötő.

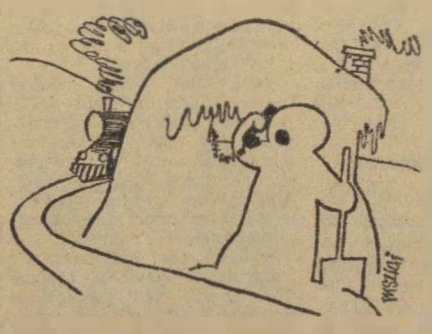
Beküldendő: vízszintes 1. és függőleges 35. **Beküldési határidő: február 10.**

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A részesedési alap felosztásának új rendszere.

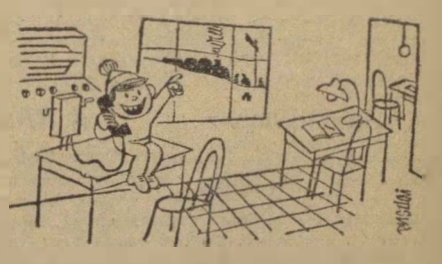
Egy-egy könyvet nyertek az 1969. évi 24. számunkban megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Nagy Lajos, Papkeszi, József Attila u. 9.; Lőrincz Lajos, Szombathely, Tóth Árpád u. 20.; Hettich László, Bp. XVI., Marx sétány 54.; Kelemen Ágnes, Kiskundorozsma, MÁV-állomás; Fazola Henrik fémöntő szocialista brigád, Debrecen járműjavító VI. osztály.



VASUTASOK A HŐBAN



— A hókotró elhaladt. A vágány szabad, de viszont engem ki kell ásni a hóból...



— Halló, itt senki sincs! Most ássák ki a vonatot a hóból és azután indul.

(Pusztai Pál rajzai.)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASÚTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XIV. ÉVFOLYAM, 3. SZÁM | Ára 40 fillér | 1970. FEBRUÁR 2.

Módosítják a kollektív szerződést

A MÁV 1969. évi március 1-én hatálybalépett kollektív szerződésének van egy rendelkezése, mely szerint „Ha a gazdasági körülmények lehetővé teszik, a kollektív szerződés egyes rendelkezéseinek a dolgozók javára történő megváltoztatását, azokat felül kell vizsgálni...” 75. § (1) bek.

A különböző központi rendelkezések és intézkedések — a nyereségrészesedés felosztásának új szabályai, a bérgazdálkodás új rendszere — lehetővé és időszerűvé tették a kollektív szerződés egyes rendelkezéseinek felülvizsgálását. *Ez a munka elkezdődött, s mire e sorok megjelennek a dolgozók széles nyilvánossága elé, vitára lesz bocsátva a kollektív szerződés módosításának tervezete.*

Az előzetes tervek szerint a dolgozók javára változik meg néhány rendelkezés, amelyek megvitatásában a tavalyi vitákhoz hasonlóan részt vesznek a szolgálati helyek vezető szervei és dolgozói.

Megvitatásra kerül:

— a végrehajtó szolgálat dolgozói munkaidejének mértéke,

— a végrehajtó szolgálatnál alkalmazandó munkaidőkeretek meghatározása,

— az egy szolgálatban eltöltött idő maximálása,

— a heti pihenőnappal kapcsolatos rendelkezések,

— a túlmunka és díjazásának kérdései,

— az éjszakai munka pótlékának mértéke,

— az utazószemélyzet vezénylési rendjének egyes kérdései,

— a nyereségrészesedés felosztásának új szabályai,

— a készenléti szolgálat korlátozásának kérdései.

A módosítás bevezetésének előkészítésénél figyelembe vették a munkaidő-csökkentésre tett erőfeszítéseket, a munkaszervezési intézkedésekre kiadott rendelkezéseket és azt az eredményt, amelyet a dolgozók és a vezetők összefogásából e téren is el lehet várni, továbbá a gazdálkodás eredményeként mutatkozó, és a központi bérintézkedésből várható fedezetül szolgáló anyagi lehetőségeket.

A szolgálati helyek vitafórumain a dolgozók megismerkednek az új szabályok előzetes tervezetével, azokat mérlegelve elmondhatják véleményüket, javaslatot tehetnek a tervezet kiegészítésére, vagy megváltoztatására is.

A kollektív szerződés módosításának vitája január utolsó hetében kezdődhet — a középirányító szerveknél — és február hó 20-ig tart a külszolgálatnál.

A vita során elhangzó észrevételek, javaslatok összegyűjtése a szolgálati hely vezetőinek feladata, s azt a középirányító szervek összesítve juttatják el felettes szervükhöz.

Azt várjuk a szolgálati helyek vezetőitől és a szakszervezeti bizottságoktól, hogy — amint azt a kollektív szerződés vitájánál is tették —, most is a termelési tanácskozások szintjén szervezzék meg a módosítások tervezetének széleskörű vitáját, s annak jó előkészítésével tegyék lehetővé, hogy a dolgozók elmondhassák észrevételüket, javaslatukat. Segítsék elő ezzel is a kollektív szerződés rendelkezéseinek a dolgozók javára történő módosítását.

Dr. Banka József

Ünnepeljük méltóan hazánk felszabadulásának 25. évfordulóját!

Vasutas dolgozók!

Legnagyobb nemzeti ünnepünk, hazánk felszabadulása 25. évfordulójának megünneplésére készül az ország népe. E történelmi évforduló alkalmával hálával emlékezünk a testvéri szovjet népre, a felszabadító Vörös Hadsereg katonáira és mindazokra, akik szabadságunk kivívásában, a népi hatalom megteremtésében segítséget nyújtottak.

Az elmúlt negyedszázad eredményei hazánk fejlődésében azt bizonyítják, hogy élni tudtunk a Szovjetunió által nyújtott lehetőségekkel. A háborús károkat aránylag rövid idő alatt helyreállítottuk, a szocialista iparosítás, majd a mezőgazdaság szocialista átszervezésének megvalósításával leraktuk a szocializmus alapjait és most a szocializmus teljes felépítésén munkálkodunk.

Az országépítő munkában a vasutas dolgozók mindig ott jártak az élvonalban. Nagyszerű hivatásérzetről, az ország sorsáért érzett felelősségről tettek tanúságot, amikor a romokban heverő ország vérkeringését kellett megindítani, és akkor is, amikor a rohamosan fejlődő ipar és mezőgazdaság fokozott szállítási igényeit elmaradott technikai berendezésekkel, a munka intenzitásának fokozásával kellett kielégíteni.

Az utóbbi években a vasút műszaki technikai színvonala sokat fejlődött és ezzel egyidőben fokozódott a többi közlekedési ágak részaránya a szállítási teljesítmények lebonyolításában. Az idei téli zord időjárás tapasztalatai azonban egyértelműen bizonyítják, hogy bármilyen fejlett technika mellett a vasúti közlekedés lelke a vasutas és a közlekedés gerince a vasúti közlekedés marad.

A Forradalmi Munkás-Paraszt Kormány elismerve a vasutas dolgozók nehéz és felelősségteljes munkáját, a népgazdaság teherbíró képességének figyelembevételével határozatot hozott a vasutasok anyagi helyzetének és szociális körülményeinek javítására.

A megbecsülés arra kötelez bennünket, hogy lehetőségeinket méggjobban kihasználva, méltó módon vegyünk részt nagy nemzeti célunk megvalósításában, a szocializmus teljes felépítésében.

Üdvözöljük a vasutas dolgozók kezdeményezését, melyek elindították a felszabadulási munkaverseny kibontakozását. Ennek jegyében folytatódjék egész éven át minden szolgálati helyen, üzemben, főnökségnél, hivatalnál és intézménynél a felszabadulási munkaverseny, melynek célja az 1970. évi vasútüzemi tervek, célkitűzések teljesítése, illetve túlteljesítése. Feladataink az idei téli zord időjárás miatt tovább fokozódnak. A terven felül sok olyan áru is elszállításra vár, melynek továbbítása a kedvezőtlen időjárás miatt elmaradt.

A felszabadulási munkaverseny jelentőségét növeli, hogy az 1970. évi tervek és célkitűzések megvalósítása egyben a vasút harmadik ötéves tervének teljesítését is jelenti és a negyedik ötéves terv beindításának kedvező feltételeit segíti.

A vasútigazgatóságok, szolgálati főnökségek, üzemek, hivatalok, intézmények dolgozói és vezetői törekedjenek a termelékenység növelésére, a költségek csökkentésére, a munka- és üzemszervezés javítására, színvonalának emelésére.

A MÁV Vezérigazgatósága és a szakszervezet elnöksége kéri a szocialista brigádokat, munkabrigádokat, a vasút „Kiváló dolgozó”-it, a „Szakma Ifjú Mestere”-it, „Kiváló Ifjú Mérnökeit, Technikusa”-it, valamennyi dolgozóit, hogy példamutatóan, fegyelmezetten, képességeik legjavát adva segítsék célkitűzéseink megvalósítását.

Felhívjuk gazdasági vezetőinket, a szakszervezeti szervek, KISZ-szervezetek tisztségviselőit, hogy adjanak meg minden segítséget a dolgozók kezdeményezésének kibontakozásához. Biztosítsák a célkitűzések, vállalások teljesítésének feltételeit, a dolgozók rendszeres tájékoztatását, a megfelelő érdekeltség kialakítását. Kérjük a pártszervezeteket, hogy az eddigiekhez hasonlóan támogassák és segítsék a dolgozók szocialista munkaversenyének kibontakozását.

Meggyőződésünk, hogy a vasutas dolgozók megfelelő aktivitással, kiemelkedő eredményekkel járulnak hozzá a nagy történelmi évforduló méltó megünnepléséhez.

Rödönyi Károly s. k.
miniszterhelyettes
a MÁV vezérigazgatója

Gulyás János s. k.
a Vasutasok Szakszervezete titkára

AZ ELSŐ HETEK NÉHÁNY TANULSÁGA

December vége és az új esztendő első napjainak hideg, hóviharos időjárása ugyancsak próbára tette a vasutat, a vasutasokat. *Ha itt-ott akadtak is kifogásolható intézkedések és hozzáállásbeli hibák, a vasutasság zöme, derékhada, szakszolgálati hovatartozandóság nélkül becsülettel helytállt, dicséretesen dacolva hóval, faggyal, éjjel, nappal, hétköznap, ünnepnap egyaránt.*

A megpróbáltatások napjai után enyhe, több napos esős idő következett. Amilyen gyorsan változott az időjárás, a vasúti szállításban sajnos nem következett olyan gyors változás. Talán egy kicsit hozzászoktunk, hogy minden a pálya felszabadítása, a rakodás, a szállítás „csak amennyire lehetséges”.

Lehet, hogy ennek a szemléletnek is köze van ahhoz, hogy január első heteiben korántsem alakult megfelelően a szállítás. Ahelyett, hogy a decemberi hóakadályok miatt elmaradt szállítást pótoltuk volna, tovább növekedett az elszállításra váró árumennyiség, növekedtek a depóniák.

A tavaly olyan sokat emlegetett, elmaradt előszállításnak most nem volna különösebb akadálya. Csupán kőből és kavicsból 2,8 millió tonnát kell elszállítani az első negyedben. Ez napi 4000 kocsimegrakást jelent.

Valamennyiünk előtt ismeretesek a tüzelőanyag-, általában az energiagondok. *Ahhoz, hogy a lakosság és az ipar szénellátása biztositva legyen, naponta legalább 2400 kocsit kell biztositani a bányáknak.* Nagy mennyiségű fűtőolajat importálunk Romániából. Ennek szállítása is vasúton történik. Közeledik a tavasz gyorsítani kell a műtrágyaszállítást. *A cementipar ezrével várja a kocsikat. A gabonaexportőrök is újabb igényeket támasztanak. Záhony szinte egyetlen nap nem kapja meg a kért kocsimennyiséget.*

Úgy számítottunk, hogy jó időben talán az őszi forgalom dandárján született rakodási csúcsot is túlszárnyaljuk. Nem így történt. *Amikor a szállító felek kocsiért ostromolnak bennünket, akkor például a tavaszias napnak számító január 14-én csak 10 500 kocsi volt a berakás.* Csupán a budapesti igazgatóság területén 600 kocsit nem tudtak kiállítani ezen a napon.

Nem igazolja a lemaradást teljes mértékben az a tény sem, hogy igen sok szállító fél vagy még inkább címzett raktárnak véli a vasúti kocsit. *Ha valaha volt mozgolódás, kezdve a szakminisztériumoktól a sajtó- és hirközlő szervekig, akkor most van ezek megszüntetésére, meggátlására.* Ha lassú is a javulás, mégis ez a tendencia.

A vasút hibája legalább olyan súllyal esik latba a szállítási lemaradásban, mint üzletfeleinké. Az egyik hátráltató ok, hogy meghosszabbodott a kocsiforduló idő.

Történik ez akkor, amikor a vasút múlt évi eredménye több millió tonnával kevesebb, mint például 1966-ban volt. Akkor, amikor az export-, import- és tranzitszállítás az összvolumen visszaesésével szemben örvendetesen emelkedik.

Köztudott, hogy az exportnál a kirakás, az importnál a berakás művelete elmarad, a tranzitnál pedig mindkettő kiesik. A hiba tehát elsősorban a belső szállításoknál van.

Ha összevetjük az újonnan beszerzett kocsikat és a selejtezéseket, azt állapíthatjuk meg, hogy a szállítási kapacitás valamivel bővült a teljesítmény lényeges csökkenése miatt. Javított a helyzeten a modern vonóerő arányának növekedése is. *Sajnos sem a Diesel-, sem a villamos mozdonyok nem hozzák azt a teljesítményt, ami elvárható volna.*

Kifogásolható az is, hogy egyesek meg nem engedhető hangnemben utasítják el a szállíttatók kocsiigényeit, ahelyett, hogy közösen keresnék a megoldást. *Semmivel sem indokolható, hogy a személyszállító vonatok tekintélyes része rosszul van fűtve, vagy világítatlanul közlekedik.*

Egyáltalán nem teljes a kép sem a feladatokat, sem a teljesítményt hátráltató okokat és körülményeket illetően. Elsősorban az volt a célunk ezzel a cikkel, hogy felhívjuk a figyelmet:

minden tőlünk telhetőt el kell követni, hogy a felszaporodott árumennyiséget gyorsan, gazdaságosan rendeltetési helyére szállítsuk.

Emberrel, géppel, kocsival a legnagyobb körültekintéssel gazdálkodjunk.

A jubileumi felszabadulási munkaverseny elismerésének szabályozása

Hazánk felszabadulásának 25. évfordulója tiszteletére kibontakozott szocialista munkaversenyben legjobb eredményt elérő vasutigazgatóságok, vasuti csomópontok, főnökségek, üzemek, erkölcsi és anyagi elismerése tárgyában a Vasutasok Szakszervezetével egyetértésben az alábbiak szerint rendelkezem:

1. A vasútigazgatóságok munkaversenyében elért negyedéves összesített eredményektől függően meghatározott szabadprémium (jutalom) összege, 101 százalékos összesített eredményen felül minden további 1 százalék után 10 százalékkal kerül felemelésre.

2. Azon vasútigazgatóság, amely az éves összesített eredményei alapján elnyeri a vasútigazgatósági munkaversenyben adományozásra kerülő Vörös Vándorzászlót, egyben részére adományozásra kerül a MÁV Vezérigazgatósága és a Vasutasok Szakszervezete Elnöksége által e célra alapított Felszabadulási Vörös Zászló, külön 200 000 forint jutalommal.

3. Az a vasútigazgatóság, amely eredményeivel legjobban megközelíti a kitüntetett vasútigazgatóságot, a MÁV Vezérigazgatósága és a Vasutasok Szakszervezete Elnöksége által oklevél kitüntetésben részesül 100 000 forint külön jutalommal.

4. Az 1970 első félévi célkitűzéseket legjobban teljesítő építési főnökségek, üzemek, „Vezérigazgatói elismerés”-ben és pénzjutalomban részesülnek.

5. Az 1970. évi eredmények alapján MT-SZOT Vörös Vándorzászló „Kiváló vasúti csomópont”, „Kiváló főnökség”, „Kiváló üzem” címet elnyert szolgálati helyek közül a legkiemelkedőbb 10 részére adományozásra kerül a MÁV Vezérigazgatóságának és a Vasutasok Szakszervezete Elnöksége által e célra alapított „Felszabadulási Oklevél”, mellyel együtt a célkitűzések túlteljesítésének arányában külön jutalomösszeg kerül kiadásra.

6. Azok a főnökségek, üzemek, amelyek az 1970. évi célkitűzéseiket még kiemelkedő szinten teljesítik, és az 5. pont alatti kitüntetésben nem részesülnek, éves eredményeik alakulásának függvényében Vezérigazgatói Elismerést és a vele járó pénzjutalmat kaphatják.

A fentieken túlmenően a vasútigazgatóságok a Vasutasok Szakszervezete területi bizottságaival együttesen szolgálati helyeik részére tűzzenek ki megfelelő erkölcsi és anyagi elismeréseket. A szolgálati főnökségek vezetői és szakszervezeti bizottságai a rendelkezésükre álló anyagi eszközökkel gazdálkodjanak hatékonyan és céltudatosan.

Jelen rendeletben meghírdetett kitüntetések, jutalmak az 1970. évi eredmények után járó kitüntetésekkel egyidőben kerülnek átadásra.

Rödönyi Károly s. k.
miniszterhelyettes
vezérigazgató



25 évvel ezelőtt szabadult fel Budapest VI. kerülete. A vasúti főosztályon megtartott jubileumi ünnepségen —, amelyen részt vett Rödönyi Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója és dr. Sarlós István, a Fővárosi Tanács VB-elnöke is — Füredi László, a VI. kerületi Tanács elnöke mondott ünnepi beszédet.
(Laczkó Ildikó felvétele)



Az Északi Járműjavító oldalánál álló igénytelen, az idők sodrában megkopott épület két világháborút látott, s benne vasutasok egész serege művelődött, tanult. *A Töri hosszú ideig volt a szakszervezeti mozgalomnak otthona is. A Törekvés Művelődési Ház első látogatóinak talán már az unokáik sem élnek. Az öreg házban mégis fiatalos lendülettel pezseg az élet.*

Az 1888-ban létesült kultúrház történetét visszapergetni szinte lehetetlen, hiszen a felszabadulás előtti időkről nincsenek dokumentumok sem, s akik ma a művelődési ház környékén forgolódnak, sokkal szívesebben beszélnek az elmúlt 25 év eseményeiről. Hogyan is kezdődött az élet a felszabadulás után?

A hagyomány kötelez

A Járműjavító szovjet parancsnoksága szorgalmazta legelőször a kultúra házának benépesítését, azután, ahogy kiszolidálódott az élet, megkezdődött a járműjavítóban a munka, a termelés. *Nagyszerű, táncos rendezvények egész sorát szervezték, s a járműjavítóban ma is nagyon sok olyan „szaki" dolgozik, aki a kultúrházban akár mint színjátszó, táncos vagy társadalmi vezető, eredményesen, sikeresen tevékenykedett.* Az ő munkájuknak, sikereiknek is köszönhetők azok az eredmények, amelyeket a művelődési ház az elmúlt 25 évben elért. S a hagyományok mindig egy kicsit köteleznek is. S ez a kötelességérzet hatja át jelenleg is a művelődési ház vezetőit, akkor amikor otthont adnak a művelődésre, tanulásra vágyóknak.

Balogh Lajosnak, a művelődési ház igazgatójának nincs szüksége dossziékra, dokumentumokra ahhoz, hogy beszámoljon a Törekvés mindennapi életéről.

Mindenki kedvére

— A legnagyobb múltra a Törekvés-tánckar tekint visszasza. Igazán nagy fejlődést azonban az elmúlt három évben ért el. *„Ki mit tud" győztese volt 1968-ban, s ugyanekkor megkapta a „Kiváló együttes" címet is.* A 30 fős tánckar *Manninger Miklós koreográfus* vezetésével sikerrel szerepelt Jugoszláviában. Budapesti, valamint vidéki fellépéseik egész sora hirdette a vasutas kultúrházban folyó, magas színvonalú munkát.

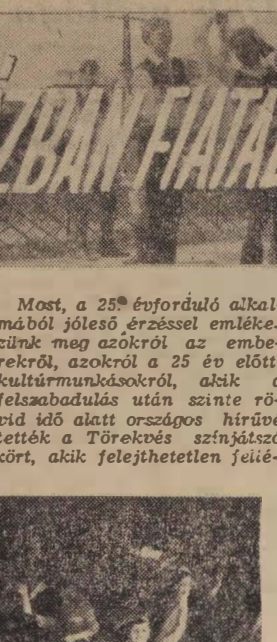


A „Ki mit tud" győztes táncegyüttes egyik nagysikerű produkciója a cigánytánc

Most, a 25-ik évforduló alkalmából jóleső érzéssel emlékezünk meg azokról az emberekről, azokról a 25 év előtti kultúrmunkásokról, akik a felszabadulás után szinte rövid idő alatt országos hírűvé tették a Törekvés színjátszó kört, akik felejthetetlen felléptükkel gazdagították a vasutas kultúrmunkát. Meg kell emlékeznünk a Törekvés dalosokról is —, akik közül nagyon sokan még ma is itt dolgoznak az Északi Járműjavítóban —, s akik falukról falura járva ápolták a kórusmozgalmat.

Az ifjabb korosztály is megtalálja helyét a Törekvésben. *A gyermekbalettesek évről évre nagyon színvonalas vizsgaelőadásokkal szórakoztatják a közönségüket.* Ugyancsak sok részvevője van a *Bánky Róbert*-vezette bábcsoportnak, s a gyermekrajz szakkörnek is.

A csendesebb szórakozást kedvelők is megtalálják helyüket. *A filatélista szakkörnek 320 tagja van, A könyvtár jelenlegi formájában 25 éve áll. Hatezer kötettel létesült még 1945-ben, s jelenleg több mint 11 000 könyv várja az olvasókat.*



Pillanatfelvétel a balettóráról

A *Törekvés Művelődési Ház* könyvtárának azonban nemcsak vasutasok az olvasói, hanem a környékbeliek, az iskolások is rendszeresen felkeresik, s a könyvkölcsönzésen túl számos sikeres író—olvasó-találkozót rendezett *Radnóti Károlyné* és *Vitéz Béláné* könyvtáros.

Nehéz lenne felsorolni mindazokat a szakköröket, klubokat, amelyek a Törekvésben tevékenykednek, hiszen legalább annyi sikerrel büszkélkedhet a népi zenekar, a kamarakórus, az irodalmi színpad, a dísznövény-, a fotó-, a filmszakkör, a táncdal és a műszaki klub, mint az előbb felsoroltak. *A Törekvésben a beiratkozott tagok száma meghaladja az ezer főt,* és közel nyolcszázan látogatják rendszeresen, közülük nagyon sok vasutas nyugdíjas.

Javultak a feltételek, de...

A gazdasági és szakszervezeti vezetők nem fukarkodnak a segítséggel. Az elmúlt években az épület 75 százalékát belülről tatarozták, s az elavult bútorok, mintegy 20 százalékát cserélték ki korszerűbbekre. *Javultak a technikai feltételek, s a kultúrház ma képes arra, hogy benne a népművelés korszerű módszereivel dolgozzanak.* Végigjárva az épületet azonban úgy találtuk, hogy a Törekvésben folyó sokrétű, magas színvonalú kultúrmunkához képest szegényes a környezet, beázik a tető, kopott, hiányos a padló, a folyosókon piszkosak a falak, pereg a vakolat. Az egész épület elöregedett. Azaz: a szellemében fiatal épület „testében" öreg, gyógyításra vár.

Leples György

25 éve történt

Burgonyaosztás a Nemzeti Színháznál

A *Magyar Kommunista Párt Központi Vezetőségének* 1945. január 22-i határozata alapján létrejött a párt szakszervezeti osztálya, amely munkatervében fontos feladatként jelölte meg *a kommunista vezetés érvényesítését a szakszervezetekben,* de helyet kapott a munkatervben az üzemi bizottságok munkájának megjavítása és a szakszervezeti tagok osztályharcos nevelése is. A párt vezetői azt is felismerték, hogy az értelmiségi és szellemi dolgozók újonnan alakult szakszervezetei, a magánalkalmazottak régebben is működő szervezetével együtt, nagyszerűen felhasználhatók a kommunista értelmiségi politika érvényre juttatásában.

A párt, a szakszervezetek kommunista vezetőinek összefogásával, munkájuk elvi irányításával és gyakorlati segítésével a mozgalom ütőerére helyezte a kezét. Ennek eredményeként a felszabadulás napjaiban elérte, hogy *a szakszervezeti mozgalomban mind világosabban bontakoztak ki a marxista—leninista szakszervezeti politika körvonalai.*

1

A szovjet hadsereg megmegújuló rohamait, a *Malinovszkij* marsall vezette *2. Ukrán Front* előnyomulását már csak ideig-óráig tudták feltartóztatni a náci csapatok. Arra azonban mindig jutott idejük, hogy raboljanak, fosztogassanak, amit pedig nem tudtak magukkal vinni, azt kíméletlenül elpusztították. *A negyedszázada felszabadult Pest is halott város képét mutatta. A hidak felrobbantva.* Az óvóhelyek mélyéből előjött lakosság közlekedés, világítás, élelmiszer és ivóvíz nélkül, járványoktól fenyegetve, az éhhalál küszöbén állt. A két munkáspárt és a szakszervezetek vezetői ezekben a nehéz napokban gyorsan felmérték a helyzetet. Tudták, hogy az élet megindítása azon múlik: *sikerül-e biztosítani a feltételeket, a kifosztott, kiéhezett lakosság ellátását.* A Magyar Kommunista Párt plakátjai a felszabadulást Pest rombadőlt házainak falain ezt hirdették: *„Ilyen tragikus helyzetben, mint a miénk, nem volt még az ország. De élni akarunk és élni fogunk! Budapest ismét főváros lesz. A szabad, demokratikus, független Magyarország fővárosa."*

A párt, a magyar kommunisták hívó szavára megindult a harc a főváros sokat szenvedett lakosságának az éhezéstől és a járványoktól való megmentéséért. *Ebben a harcban jelentős szerep jutott a szakszervezeteknek.* A Szaktanács például a szervezett munkások ellátására számos fogyasztási és elosztó szövetkezetet szervezett. Az élelmezési munkások szakszervezetének a sütőmunkásokhoz intézett felhívása nyomán a nyersanyaggal rendelkező sütőüzemekben megkezdődött a munka. A cukrászok is megkezdték a sütést, elsősorban a kórházak, gyárak és intézmények részére.

A vasutasok élelmezési nehézségeinek könnyítésére *a nagyobb állomásokon és a műhelyekben üzemi konyhák létesültek.* Az élelmezés biztosítására, valamint a vasutas családok ruházati cikkekkel történő jobb ellátására létrejött a *MÁV Konzum Szövetkezet,* amely értékes szociális támogatást nyújtott a vasutasoknak.

2

A szovjet hadsereg segítségével vált lehetővé, hogy a felszabadított területekről elindulhattak az első élelmiszert szállító teherautók a főváros felé. Január végén már a *Józsefvárosi pályaudvarra* is befutott az első burgonyaszállítmány. A Szaktanács vezetőinek intézkedésére a mindössze néhány vagonból álló teherszerelvény — a Népszínház utcán át — *mozdonyostul kigördült a Nagykörútra, a Nemzeti Színház elé, s a burgonya szétosztására ott került sor.*

3

A Szakszervezeti Tanács az MKP útmutatása alapján fontos feladatnak tartotta a felszabadított területeken spontán létrejött üzemi munkáshatalmi szervek, *az üzemi bizottságok megerősítését és további kiépítését.* Annál is inkább, mivel az üzemi bizottságok a tőkés termelés és elosztás munkásellenőrzésének szerveiként jöttek létre. Irányításukat fokozatosan a szakszervezetek vették kézbe. *A Budapesti Nemzeti Bizottság* január végén hozott döntése értelmében a Szaktanács elkészítette a fővárosi üzemi bizottságok működési szabályzatát, melyben kimondta: *„Az üzem vezetősége semmiféle lényeges intézkedést nem tehet az üzemi bizottsággal való egyetértés nélkül. A munkásszakszervezetek az alkalmazottak szervezetei, abba az igazgatóság bele nem vehető."*

Ahogy teltek a napok, úgy vált egyre világosabbá, hogy az újjáépítés, a demokratikus átalakulás valóságos szükségleteiből és a jelentős munkásvívmányként létrejött szervek legfőbb feladata a munka, a termelés alapvető feltételeinek biztosítása, a termelés munkásellenőrzése, az üzemi demokrácia megteremtése és mindezek segítségével a munkásosztály hatalmának erősítése.

4

A közellátás megjavításáért, az üzemi bizottságok megszilárdításáért folytatott harc mellett a szakszervezetek ott voltak az új hatalmi szervekben, s szervezték, irányították a romok eltakarítását. Irányításuk mellett a *helyreállítás és az újjáépítés névtelen hősei, a munkások szinte csodát műveltek. Bizonyára a vasutasok közül is sokan emlékeznek azokra a napokra, amikor reggeltől napestig étlen, szomjan folyt a munka.* Számos helyen még egy tál meleg ételt sem tudtak biztosítani. A zsír nélküli főtt étel vagy a leggyengébb rántottleves főúri eledel volt. Arról nem is szólva, hogy a napi 15 dg kenyér beszerzése mit jelentett a munkásoknak.

Ezeknek a feladatoknak az elvégzése *minden nap harcot, osztályharcot jelentett a szakszervezetek számára.* S ennek a harcnak az élén olyan kommunisták, szakszervezeti vezetők és szervezett munkások álltak, akik már a háború alatt is megértették, hirdették és tettekkel bizonyították, hogy a német fasizmus és magyar kiszolgálói, az újjászületést akadályozó reakciósok csak harcban győzhetők le.

Visi Ferenc

Az elnökség elfogadta a szakszervezet 1970. évi költségvetését

A szakszervezet elnöksége január 9-én tárgyalta és jóváhagyta az 1970. évi költségvetést, amely üdültetésre, kultúrára, sportra, egyéb mozgalmi feladatokra az előző évinél nagyobb összeget irányoz elő. *Ezt többek között az tette lehetővé, hogy az alapszervezetek 2 430 000 forinttal több tagdíjbevételt terveztek, mint 1969-ben.*

Az alapszervezetek összesített költségvetése 23 749 000 forintot irányoz elő a dolgozók érdekében kifizetendő mozgalmi tevékenység, támogatások, juttatások fedezésére. Ez 1 100 000 forinttal magasabb a tavalyinál. Ennek oka többek között az is, hogy a szakszervezeti központ az alapszerveket megillető 50 százalékos tagdíjrészesedésen felül 2 176 000 forint különrészesedést juttat vissza a szakszervezeti bizottságoknak és a nyugdíjas csoportoknak.

Ez a juttatás 440 000 forinttal haladja meg az előző évit. Ezzel együtt a bruttó tagdíjnak 55,7 százaléka marad az alapszerveknek közvetlen részesedés formájában.

Egyébként a tagdíjbevétel további 44,3 százaléka sem kerül teljes egészében központi vagy területi szinten felhasználásra. Annak jelentős részét az elnökség — mint alább látható — közvetett formában juttatja vissza a tagságnak kollektív jellegű szociális, üdültetési, kulturális és sportfeladatok megoldására.

Az alapszervezeti források tervezését a szakszervezeti bizottságok a kiadott irányelvek, valamint a tagság igényeinek és a helyi követelmények figyelembevételével végezték. *Nagyobb összeget (8 226 000 forintot) irányoztak elő szociális és intézményes segélyekre. Kultúrnevelési tevékenységre 5 603 000, sportra 625 000 forintot.* Ezen túlmenően a központ részben tagdíjból, részben jóléti forrásból a dolgozók kollektív mozgalmi igényeinek kielégítésére további *5 800 000 forintot* kulturális, *3 768 000 forintot* szociális és üdültetési, *5 437 000 forintot* pedig sportcélra irányoz elő. Ezek az összegek szintén magasabbak az előző évinél.

A tervezés során az elnökség fokozott gondot fordított a nyugdíjasok segítésére is. A nyugdíjas tagok által befizetésre kerülő 1 154 800 forint bruttó tagdíjbevétel 50 százaléka, vagyis 577 400 forint a bélyegvételezés során eleve visszamaradt a nyugdíjas csoportoknál. Ezen felül az elnökség a központi tagdíjrészesedésből fedezi a nyugdíjasok összes temetési segélyeit, mely 729 000 forintot tesz ki, ezen túlmenően ügyviteli, szervezési és egyéb kiadásokra 161 000 forintot, a nyugdíjas alapszervek szociális segélykeretének kiegészítésére (területi bizottságok kezelésében) 80 000 forintot, s végül veterán nyugdíjasok segélyezésére 115 000 forintot, tehát összesen 1 085 000 forintot biztosít ugyancsak központi tagdíjrészesedésből.

Így az 50 százalékos alaprészesedést teljes összegében szociális segélyekre fordíthatják a nyugdíjas csoportok.

Összegezésként megállapítható, hogy a nyugdíjas tagság részére az 1970. évi költségvetésben összesen 1 662 000 forintot terveztek (577 400 + 1 085 000). Ez az összeg 44 százalékkal több a nyugdíjasok által 3 forintos jogfenntartó tagdíjjal beszedett 1 154 800 forint éves tagdíjbevételnél.

Az 1970. évi szakszervezeti költségvetés csupán vázlatosan bemutatott néhány előirányzati számadata is szemléltetően jelzi, hogy a tagság különböző igényeinek kielégítésére jelentős összegek állnak rendelkezésre, melyek takarékos és körültekintő felhasználása valamennyi szinten gazdálkodó szakszervezeti szervnek elsőrendű feladata.

Semsei Károly

Szellemi vetélkedő a felszabadulás tiszteletére

A szervezési és káderbizottság ifjúsági albizottságának kezdeményezésére a budapesti területi bizottság felszabadulásunk 25 éves jubileuma alkalmából szellemi vetélkedőt hirdetett. *A vetélkedőn részt vehet a budapesti igazgatóság területén levő szolgálati helyek, hivatalok, intézmények minden 35 évnél fiatalabb dolgozója.*

Az előkészítő munka már javában folyik. A szakszolgálati helyek és üzemek elődöntőit február 15. és március 15., az üzemi csomóponti középdöntőket március 15. és április 30., a területi döntőt pedig legkésőbb július 15-ig bonyolítják le.

Szocialista brigádok, könyvtárosok figyelmébe!

Nagy múlttal rendelkező könyvkiadásunk abból is kivette részét, hogy *Lenin Művei,* kisebb írásai, szenvedélyes cikkei eljussanak a magyar olvasókhoz. *A Szikra örökébe lépő Kossuth Kiadó mellett szinte minden kiadónk feladatának tekintette a lenini eszme terjesztését.*

Közel hetven év telt el azóta, hogy az első lenini írások Magyarországon megjelentek. A felszabadult Magyarországon végre legálisan is megindulhatott *Lenin Műveinek* rendszeres kiadása, s ma már több mint három millió példányban olvasható a lenini eszme, a lenini gondolat.

A nagy évforduló tiszteletére olyan kiadások megjelenését várjuk, melyek tovább gazdagítják ismereteinket, tudásunkat. Az alábbiakban közöljük kiadóink terveiből a kiemelkedő kiadványokat:

Európa Kiadó: Saginyan: Sorrentoi karácsony, Dolgozom, jól vagyok ... (válogatás Lenin leveleiből). Kossuth Kiadó: Lenin a kommunista erkölcsről, Lenin utolsó írásaiból Lenin az ideológiai munkáról, Nemes Dezső: A lenini eszmék ereje, Réti László: Lenin és a magyar munkásmozgalom, Találkozások Leninnel. Magvető Kiadó: Lukács György: Leninről, Drabkina: Téli napforduló. Móra Kiadó: Lenin él, Történetek Leninről, Nyebilicskij: Így élt Lenin. Szépirodalmi Kiadó: Gyurkó László: Négyszemközt a forradalommal. Táncsics Kiadó: Lenin a szakszervezetekről. Zeneműkiadó. Dalok Leninről. Zrínyi Kiadó Lenin és a szovjet fegyveres erők.

— Standovár —

Záhony teljesítette tervét

A jubileumi munkaversenyben még jobb eredményt szeretnénk elérni...

Beszélgetés Tóth Géza állomásfőnökkel és Katkó Elemérrel, a szakszervezeti bizottság titkárával

Az ország keleti kapujában — Záhonyban — most is, mint az év minden napján, megfeszített, s nagyon dicséretes munka folyik. *Ezek a téli hónapok azonban különösen erősek, hiszen a napi 1000 és 10 000 tonnákat — többségében — a szabad ég alatt rakják át a munkások, s a nehéz fizikai munkán túl a mínusz 8—15 fokos hideg bizony próbára teszi az ember akaratereját.*

A tél itt is nehezíti a munkát

— A tél csak közvetve nehezítette a munkánkat — mondja *Tóth Géza állomásfőnök* — ugyanis a hóesésből, a hófúvásból ez idáig még nem jutott nekünk. Ezt persze nem hiányoljuk — mosolyodik el —, ugyanis jól megvagyunk a 60—80 centis hótakaró nélkül, mert ha még a váltókat is kellene tisztítanunk, igazán nem tudom, mi lenne velünk. *A telet azért így is érezzük, mert a dunántúli nagy hófúvások, no meg a vállalatok késedelmes ki- és berakásai miatt nap mint nap kevés kocsink lapunk.* Nagyon sok áru elszállításra vár, amit csak akkor tudunk továbbítani, ha a napi szükséges kocsimennyiségen felül többletkocsikat kapunk. Ezért fontos most a kocsifordulóidő rövidítése, az elegyek gyorsabb mozgatása. Ennek érdekében a vasutasok is sokat tehetnek. *Mi magunk is szétnéztünk a saját házunk táján — folytatja tovább az állomásfőnök — és azokat az apróbb hiányosságokat, amelyek előfordultak a munkánkban, kijavítjuk.* Gondolok itt elsősorban az átrakások jobb s gyorsabb megszervezésére, a még jobb elegyrendezésre, vonatösszeállításra, a kocsik gondosabb kiválogatására, hogy ezzel is segítsünk magunkon és másokon.

Milyen eredményekkel zárták az 1969-es gazdasági évet?

— *Az áruszállítási tonnatervünket 95,5 százalékra teljesítettük ugyan, de körzeti szinten — hiszen több állomás tartozik hozzánk — 534 ezer tonnával szállítottunk többet, mint amennyit az éves terv előírt.* A kocsitartózkodási idő 0,7 százalékkal jobb a tervezettnél, s az irányvonatok átlagos terhelésénél is nagyon jó eredményeket értünk el. Megemlítem a kocsikihasználást, amely 0,14 százalékkal jobb a célkitűzésnél. Ezt az eredményt elsősorban azzal értük el, hogy a „széles" árukhoz a legkedvezőbben kihasználható normál kocsikat állítottuk be. Mindent összevetve vasutasaink az elmúlt évben eredményes munkát végeztek, amelyet itt, a sajtó nyilvánossága előtt is magam, s valamennyi vezető nevében megköszönök.

Eredményes a brigádmozgalom

— A jó eredmények elérését nagymértékben elősegítette az állomáson folyó többféle munkaverseny is — kapcsolódik a beszélgetésbe *Katkó Elemér*, az állomás szakszervezeti bizottságának titkára és *Verba Ferenc*, a szakszervezeti bizottság termelési felelőse. *E munkaversenyek segítségével születtek az elmúlt évben azok a kimagasló eredmények, amelyekkel elnyertük a SZOT és a Minisztertanács vörös vándorzászlaját.* Állomásunkon 123 brigád küzd a magasabb fokozatokért, illetve a szocialista címért.

— Az állomás dolgozóinak 50 százaléka vett, illetve vesz részt a brigádmozgalomban — folytatja tovább *Katkó Elemér.* A szocialista brigádmozgalom szolgálati helyeinken tömegméretűvé vált, hatással van a brigádon kívüli dolgozókra, az üzem életére, s befolyásolja dolgozóink hangulatát, gondolkodását. *Az eddigi eredmények alapján megállapíthatjuk, hogy a szocialista brigádmozgalom nagy segítséget nyújtott és nyújt a tervteljesítéshez.* A múlt évben is eredményesen dolgoztunk, de a jubileumi munkaversenyben még jobb eredményeket szeretnénk elérni. Biztosíték erre dolgozóink munkakedve és azok a feltételek, amelyek segítik munkánkat. Valamennyi szolgálati hely és a körzet valamennyi állomása elkészítette a jubileumi versenyfelajánlást, amelynek elsődleges célja az 1970. évi terv maradéktalan teljesítése, illetve túlteljesítése. *A versenyt a Lenin-centenárium és hazánk felszabadulásának 25. évfordulója jegyében hirdettük meg, de a verseny értékelésére csak az év végén kerül sor.*

A törzsgárda jobb megbecsülése

— A verseny közben értékelik-e a brigádok munkáját?

— Igen! A körzeti üzemgazdászok minden hó 7-ig összegezik az elmúlt hónapban végzett munkát és az eredmények birtokában igyekszünk minden segítséget megadni a brigádoknak. Segíti a munkánkat minden bizonnyal az a 6 millió forint is, amit bérráépítésre kaptunk abból a keretből, amelyet az elmúlt évben az országgyűlés hagyott jóvá. *A pénz szétosztását ugyan még nem kezdtük meg, de az eddigi elképzeléseink szerint a törzsgárda tagjai, az idős vasutasok és az átrakó munkások kapnak ebből a pénzből — kifejezve ezzel is a vasúthoz hű munkások megbecsülését.* Jut ezenkívül még az éjszakai pótlékok rendezésére és több olyan munka dotálására, amit eddig nem tudtunk kellően megfizetni. A fizetésrendezésre a bizalmiakon, a műhelybizottságon keresztül már megtettük az első lépéseket.

Riportunk során meglátogattunk néhány munkahelyet is. *A vasércátrakónál Kovács K. István KISZ szocialista brigádja — akik az elmúlt évben 160 százalékos teljesítményt értek el — elégedettek ugyan a keresettel, de azt kifogásolják, hogy még mindig nem készült el a már régóta beígért ruhaszárító.* Ha megáznak — és ha a hó nem is, de az eső nagyon sokat esett az utóbbi időben Záhonyban — nincs hol megszárítani magukat. Vizes ruhában kénytelenek tovább dolgozni, sőt mi több, másnap ugyanezt a nyirkos, vizes ruhát veszik fel. Szinte ugyanezt a panaszt mondták el a többi átrakón is.

Záhony nagyon sokat kapott az elmúlt években, hiszen a hajdani kis faluból ma már 2 és fél ezer lakosú község lett. Sokat fejlődött az állomása is, de mi is úgy érezzük, hogy a jobb szociális körülmények érdekében azért van még tennivaló.

Szerényi József

A szocialista brigádmozgalom összetartó erőt jelent

A makói pályafenntartási szakasz sárga épületei úgy helyezkednek el a téli tájban, mint a hóba szórt kukoricaszemek. Hideg van a Maros partján. Az emberek szívesebben húzódnak a melegbe, a tűz köré. *A pályafenntartási szakasz dolgozói ritkán verődnek össze, hiszen a leghidegebb télben sem áll meg a munka.* A nagy terület, a távolság miatt nemigen adódik alkalom baráti beszélgetésre, találkozóra. *Kondorosi József* intéző irodájában most mégis összegyűltek néhányan, hogy a szocialista brigádmozgalomról, a helyi tennivalókról beszélgessenek. Előttük a *Magyar Vasutas* legutóbbi száma, amely ismerteti a legfrissebb rendeleteket, a szocialista versenymozgalomról.

Az anyagi elismerés ösztönzően hat

— Szerintem — mondja *Polgár Sándor műhelybizottsági titkár* — helyes és időszerű megreformálni a mozgalmat.

— Mi már tettünk hasonló javaslatokat az elmúlt időszakban —, folytatja *Tóth Mihály, a József Attila aranykoszorús brigád vezetője.* Amikor tavaly a Béke, a November 7 és az Üttörő szocialista brigád társaságában elnyertük az aranykoszorús jelvényt, felvetettük: hogyan lesz tovább? *A legújabb rendeletek bizonyos mértékig választ adnak erre a kérdésünkre is. Különösen örülünk a nagyobb anyagi elismerésnek, amely bizonyára ösztönzően hat majd a mozgalom fejlődésére.*

Ez pedig igen nagy szó, hiszen eredményekben a pályafenntartási szakasz eddig sem szerénykedett. A munkaterület hatvanöt dolgozója évek óta hat szocialista brigádban dolgozik. Az elmúlt évek során ötször érdemelték ki a szocialista munkahely címet és most várják a hatodikat. *Csak egyetlen példát érdemes elmondani arra, hogy a szocialista brigádmozgalom milyen összetartó erőt jelent a pályafenntartási szakasz számára.* Köztudott, hogy Makón a milliomos termelőszövetkezetek óriási konkurrenciát jelentenek a gyáraknak, intézményeknek, így a MÁV-nak is. *Nos, amíg a felépítményi szakaszból, ahol jobb a kereseti lehetőség, majdnem minden ember eltávozott, addig a pályafenntartók közül senki sem cserélt munkahelyet. Nagy szó: még segédmunkáshiányuk sincs.*

A fiatalok helytállnak

— A fiatalok szeretnek itt dolgozni — mondja *Vadlövő János, a Ságvári Endre szocialista ifjúsági brigád vezetője.* — Sokan közülünk itt szereztek szakmunkás-bizonyítványt. Brigádunkból *Tábori Antal, Kollár Iván* és én a Budapesti Pályafenntartási Technikumba járunk. *Gémes János* és *Szabó Ferenc* pedig Szegeden az Építőipari Technikumban tanul. Az ifjúsági brigád a tanulásban és a munkában igyekszik „felnőttnek" számítani. Teljesítményünk hónapok óta száz százalék felett van.

A mostoha időjárás nem akadályozza a pályafenntartási szakasz munkáját. *Téliesítéssel sikerült tovább folytatni a Szeged-Rókus pályaudvar kertészetében megkezdett munkát.* Ezenkívül segítettek a hóeltakarítási munkában, a kocsimosó-telepen és a rakodásnál. *Az elmúlt évben a Budapest—Hódmezővásárhely—Makó gyorsvonat járat beindulása után szükségessé vált a régi típusú átereszek megerősítése.* Szeged-Rókus pályaudvaron a pályafenntartás dolgozói új transzformátorhelyiséget adtak át.

Talán hetedszer is sikerül?

— Milyennek ígérkezik az 1970-es esztendő?

— Pályafenntartási főnökségtől megkaptuk már a jubileumi év legfontosabb tennivalóit — válaszol *Kondorosi József* és egy gondosan összefűzött iratcsomót tesz az asztalra. — Ez volna az — mondja. — Ujszegedtől Hódmezővásárhelyig csinosítjuk, rendezzük a pályát. *Azt szeretnénk, hogy az évfordulók tiszteletére ez a szakasz mintaképe legyen a többieknek.* Virágoskerteket létesítünk a régi állomásépületek köré.

Szabadon folyik a beszélgetés a tervekről és elképzelésekről. A brigádvezetők elmondják, hogy az ő kollektívájuk mivel tud hozzájárulni az ünnepek sikeréhez. Ám a vállalások egész évre szólnak. *A makói pályafenntartási szakasz célja, hogy hetedszer is elnyerje a szocialista munkahely címet és közülük kerüljön ki az igazgatóság legjobb brigádja.*

Ma még nem tudni, hogy a sok versengő brigád közül ki lesz a büszke cím tulajdonosa, annyi azonban már biztos, hogy a makói brigádok egyenlő eséllyel és lendülettel rajtoltak január első napjaiban.

Molát Ferenc

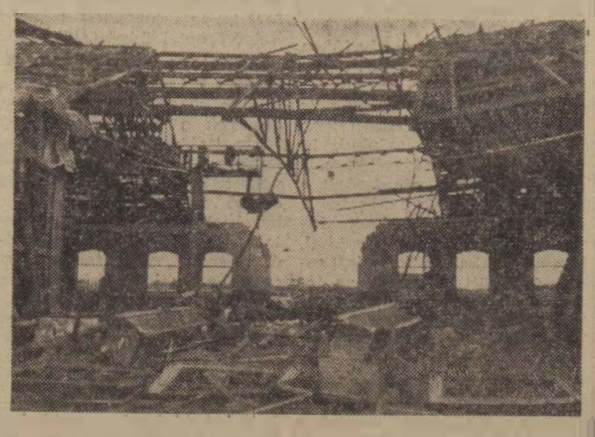
25 éve szabadult fel az Északi Járműjavító



Az Északi Járműjavító felszabadulásának 25. évfordulója alkalmából megtartott jubileumi ünnepségen részt vett dr. Rimóczi László, a 3. szakosztály vezetője és Gulyás János a vasutasszakszervezet titkára is. A jubileumi ünnepséget Berényi Miklós, a pártbizottság titkára nyitotta meg, majd Görbicz Sándor, az üzem igazgatója mondott ünnepi beszédet.



— 25 évvel ezelőtt, ebben a csarnokban, erről a helyről egy romos, kiégett mozdonyról szavaltam el Ady Endre Vörös jelek a hadak útján c. költeményét — kezdte visszaemlékezését Gobbi Hilda Kossuth-díjas művésznő, aki a jubileumi ünnepségen ismét elszavalta az Ady-költeményt.



Így nézett ki közvetlenül a felszabadulás után az egyik szerelőcsarnok.
(Laczkó Ildikó képriportja)

Mentés hóviharban

A hóvihar sok gondot okozott már az utazóknak az idén. Január 7-én az új 6-os úton is közlekedési dugó keletkezett: autóbuszok, gépkocsik vesztegeltek a hófúvásban.

Lassan rájuk esteledett, s miután a kocsikból kifogyott az üzemanyag, a hideg is fenyegette a járműbe szorult utasokat. *A széluralta pusztaságon csak a Dunai Finomító állomás ablakai világítottak, s csak az kínált védelmet.* A derékig érő hóban el is indultak az emberek a biztonságosabb helyre.

Közben kiderült, hogy az egyik Dunaújvárosba induló autóbuszban egy 2 éves kislány tartózkodik, akit az édesanyja a kórházból vitt haza, de akivel nem merte megkísérelni a buszból való kiszállást.

A vasutasok segítségére siettek. Két fiatal kocsilakatos: *Janicska József* és *Imrei Mihály* indult a kislány segítségére. Bundába csomagolták, s úgy indultak vele az állomás felé, amikor meglátták a bajba jutottak mentésére igyekvő honvédségi kétéltűt. *A katonák a viharban felszedték őket és hamarosan a tiszta, barátságos váróteremben voltak.*

A Dunai Finomító állomásra s a segítőkész vasutasokra a 6-os úton póruljárt utasok bizonyára sokáig emlékeznek még.

Mocsonoky László
szb-titkár

Szocialista brigádok a gyorsabb kocsifordulóért

A kirakatlan kocsik száma az utóbbi időben gyarapodott a szegedi igazgatóság területén is. *Naponta 100—150, de előfordul amikor 300 kocsi rakodását végzik késedelmesen.* Novemberben átlagosan 210, decemberben 292 kocsi rakodása késett.

Ilyen körülmények között a vasút nehezen tudja teljesíteni feladatát, kevesebb kocsit tud biztosítani az igénylőknek. A jobb együttműködésre minden szolgálati helyen adva van a lehetőség. *Helyes lenne, ha a szocialista brigádok e feladat jobb elvégzéséért többet tennének, s hazánk felszabadulásának jubileumára, hathatósan segítenék a gyorsabb kocsifordulót.*

Sziládi Sándor
Szeged

Hogyan lett húsz órából 4 és fél

A munkaerőhiány, a vasutas utánpótlással összefüggő gondok közismertek. Sok szó esik a munkaerő jobb kihasználásáról is.

Egy olyan esetet szeretnék megemlíteni, amely az utóbbival ellentétes. *1970. január 5-én jelentkezett készenléti szolgálatra Mészáros István.* 24 órakor elindították Hatvanból a szomszédos Hort-Csány állomásra. Onnan 6-án, 1,45 órakor elindult Szolnokra, ahová délután 15,30 órakor érkezett meg. *A 20 órás távolléte alatt mindössze 4,30 órát dolgozott.*

De nemcsak a vasút szempontjából gazdaságtalan az ilyen munkaszervezés, hanem a dolgozó számára is. *Mészáros István, mint vonatvezető csak a menetrendszerinti menettartam idejére kapott fizetést, a többi időre mindössze 1 forintot számoltak óránként.* 20 óra alatt egy ipari üzemben majdnem három műszakot dolgozik valaki. Bizony magas túlóra díjra számíthatna.

Úgy vélem a létszámhiány, amely éppen az utazószemélyzetnél a legnagyobb, a fentiekkel indokolható legjobban. A munkaszervezés javítása, az igazságosabb bérezés megvalósítása nélkül nem is várható javulás.

Szilcs Ferenc
Hatvan

Megjelent a Ruházati Utasítás módosítása

A vasutas dolgozók egyen-, munka- és védőruha-ellátásának rendjét az 1967. január 1-i hatállyal kiadott Vasúti Ruházati Utasítás határozza meg. *Az azóta eltelt idő alatt — mint erről olvasóink a Magyar Vasutas hasábjairól tudomást is szerezhettek — számos módosítás látott napvilágot.* Az újabb változtatásokról, amely a *Hivatalos Lap* múlt évi utolsó számában jelent meg, az alábbiakban kívánunk beszámolni.

RÉGI PANASZT ORVOSOLNAK

Sok dolgozó panaszkodott, hogy a zubbonyt és a nadrágot, illetve a szoknyát nem egyszerre, hanem egymást követő évben kapják. *Ez azért fordulhat elő, mert a munkaviszonyuk létesítésekor olyan használt ruhákat kaptak, amelyeknek a kihordási ideje különböző évben járt le.* Az utasítás azzal a rendelkezéssel kívánja orvosolni a hibát, hogy amennyiben az újfelvételes dolgozónak használt egyenruhát adnak ki, akkor arra kell törekedni, hogy a zubbony és a nadrág, illetve a szoknya viselési ideje azonos legyen. *Többen indokoltan kifogásolták azt is, hogy a munkakörváltozás esetén méltánytalan helyzet áll elő akkor, ha az egyenruha viselési ideje a korábbi két évről négy évre módosul.* Ezért a jövőben a viselési időt — az áthelyezés következményeként — három évnél hosszabb időre megállapítani nem lehet.

Sok vita merült fel arra vonatkozóan, hogy a nyitott fazonú, műszálas nyári egyenruhát kötelező-e nyakkendővel hordani? Ilyen előírás kizárólag a már megszüntetett különleges nyári egyenruhára vonatkozóan jelent meg. *Emlékeztetjük olvasóinkat arra, hogy ezt az egyenruhát egyes állomásfőnökök és forgalmi szolgálattevők kapták.* A jelenlegi, egységes nyári ruha azonban viselhető a gallérra kihajtott inggel is. *Az ing lehetőleg egyszínű, a nyakkendő és a cipő pedig sötét legyen.* Ez ugyan nem kötelező érvényű előírás, csak ajánlás, azonban e helyett is kérjük — különösen az utazóközönséggel közvetlenül érintkező — dolgozókat, hogy tegyenek eleget e kívánságnak!

NYUGDÍJASOK NEM HASZNÁLHATNAK RANGJELZÉST

Nem kevésszer tapasztaljuk, hogy a nyugdíjasok a tulajdonukban levő egyenruhát rangjelzéssel ellátva, egyenruha jellegétől meg nem fosztva viselik, holott ezt az utasítás tiltja. *Figyelmeztetnünk kell tehát a nyugdíjasokat arra, hogy ez nemcsak utasítás-, hanem törvényellenes is.* Az egyenruha a vasúti szolgálat egyik külső megjelenési formája, nagy jelentősége van a fegyelem és a rend fenntartásában. *Tehát csakis a tényleges vasutasok használhatnak rangjelzést, a munkaviszony megszűnése után erre lehetőség nincs.* A tiltó rendelkezés a rokkantsági nyugdíjasokra is vonatkozik.

A szerzett tapasztalatok alapján — a gyakori helytelen értelmezés miatt — szükséges foglalkozni a kötelező ruhamegváltással is. Ennek esete csak akkor áll fenn, ha a munkaviszony a dolgozónak felróható okból, vagyis bírói ítélet vagy fegyelmi határozat következtében szűnt meg, vagy ha a dolgozó a munkaviszonyt a jogszabály rendelkezéseinek megszegésével felmondás nélkül, vagy a munkaviszony megszűnésére meghatározott időpont előtt szünteti meg. *De még ilyen esetekben is jogosult a dolgozó a ruhákat visszaszolgáltatni, ha azok teljesen új állapotban vannak.*

A munkaviszonynak — az előbb felsoroltakon kívül — bármilyen más címen történő megszűnése miatt nem szabad a munkavállalót a birtokában levő ruhák értékének megtérítésére kötelezni.

Az új közlekedéspolitikai koncepció megvalósítása során kiemelkedő szerepet játszik a kis forgalmú vonalak és állomások forgalmának áterelése, a körzeti állomási rendszer kialakítása. Az ezzel kapcsolatos szervezések során bevezették az úgynevezett egyszerűsített forgalmi szolgálatot. *Jogos igényt elégít ki a módosítás, amikor esőköpenyt ad annak a kereskedelmi dolgozónak, aki a szolgálata alatt egyes forgalmi ténykedéseket is köteles végezni.* Szintén az egyszerűsített forgalmi szolgálatnál fordul elő, hogy a szolgálattevőnek váltóőri, sorompókezelői teendőket is el kell látnia. Ezek a dolgozók magasszárú cipőt is kapnak.

KULTURÁLTABB MEGJELENÉS

Jelentős változás az, hogy a jegyvizsgálók részére — a kiképzés alatt állóknak is — függetlenül attól, hogy melyik szakcsoportba tartoznak — téli egyenruhaként fésüsgyapjú öltönyt kell kiosztani. *Ennek a rendelkezésnek a meghozatalánál az egyéb szempontok mellett figyelembe vették azt a körülményt is, hogy a jegyvizsgálók kulturáltabb megjelenését elősegítsék.* Lehetőség adódott arra is, hogy ingkabátot kapjanak a térközőrök, a vonal-, vágány- és hídgondozók. Ugyanakkor a munkavédelmi megbízottaknál mind a téli, mind a nyári egyenruha viselési idejét csökkentették.

Előre kell bocsátani annak az ismert ténynek a hangsúlyozását, hogy a Munka Törvénykönyve szerint a vállalat — ha a munka a ruházat nagy mértékű szennyeződésével vagy elhasználódásával jár — munkaruhát adhat. *Örvendetes intézkedés az, hogy valamennyi pályamunkás ezentúl tíz hónapra kap munkásruhát.*

Sok beosztásban — egyes segédmunkásoknál, kályhafűtőknél, kőműveseknél, útburkolóknál, szivattyúkezelőknél, nyomdai dolgozóknál, ruhatárosoknál — a munkaruha, illetve a munkaköpeny viselési idejét egy évvel rövidebb időben határozták meg. Többször kifejezett kívánsága teljesült sok dolgozónak azzal, hogy vattásnadrággal egészült ki eddigi juttatásuk. *Ezek közé tartoznak a záhonyi átrakómunkások, a szabadban dolgozó gép- és járműlakatosok, valamint az asztalosok, és a bognárok.*

A különféle szakszolgálatoknál beosztott targoncavezetők a jövőben bőrbakancs helyett halinacsizmát, a külső munkahelyen való állandó szolgálat esetén a távközlési munkások pedig kesztyűt kapnak. *Néhány munkakörben bunda és esőköpeny került a kiosztható ruhák sorába.* Az Autófuvarozási Főnökségnél pedig 17 beosztásban állapítottak meg az eddigitől eltérő bővebb munka- és védőruha-ellátást.

BŐVÜLT AZ EGYÉNI VÉDŐFELSZERELÉS

Az utasítás 8. sz. mellékletébe — amely az egyéni védőeszközök, védőfelszerelések felsorolását tartalmazza — felvették a *bőrkesztyűt, fémszögmentes gumitalpú bakancsot, gumicsizmát, műanyag kesztyűt, műanyag sisakot és védőkötényt.* Ezzel kapcsolatban utalni kell arra, a dolgozók érdekében kiadott korábbi rendelkezésre, amelynek értelmében mindazokban a munkakörökben, ahol a vonatkozó óvórendszabályok előírják a védőeszközök, védőfelszerelések alkalmazását, azokkal akkor is el kell látni a dolgozót, ha a 7. sz. mellékletben, a munkaköri jegyzékben nem szerepelnek.

A fentiekből láthatók azok a változások, amelyek a vasutas dolgozók egyen-, munka- és védőruha-ellátása tekintetében 1970. január 1-től lépték érvénybe. Az ezúttal kiadott módosítás is a dolgozók javát, a munkakörülmények biztonságosabbá tételét szolgálják.

Dr. Horváth Károly

Napirenden a munkaidő-csökkentés a végrehajtó forgalmi szolgálatnál

A vasúti ipar, építőipar és építőipari jellegű munkakörökben foglalkoztatottak már heti 44 órás munkaidőben dolgoznak. *A munkaidőcsökkentést önerőből, belső tartalékaik felhasználásával oldották meg és a kieső munkaidő alapot nagyobb részben műszaki-szervezési intézkedésekkel pótolták.*

A végrehajtó forgalmi szolgálatnál azonban a munkaidő csökkentés lelassult és az utazószemélyzet szolgálati óráinak száma is magasabb az előző évinél, így a túlmunkák csökkentésében nem sikerült tartós eredményt elérni. Ezen a területen munkaszervezési hiányosságok mellett a nagyarányú munkaerőhiány is lassítja a rövidebb munkaidő bevezetését.

Hét. 48 órás munkaidő

A végrehajtó forgalmi dolgozók érdeklődése a bérezési, a szociális és kulturális ellátottság mellett mindinkább a munkaidő, pontosabban a munkaidőcsökkentés felé irányul.

A magyar forradalmi munkás-paraszt kormány 3304—1969. számú munkaidőcsökkentésről szóló határozata előírja, hogy a vasúti közlekedés heti 48 óránál hosszabb munkaidővel foglalkoztatott dolgozóinak munkaidejét heti 48 órára, illetőleg azt megközelítő szintre kell csökkenteni.

A határozat végrehajtására teendő intézkedések a *123050—1969. 2. B. számú utasításban jelentek meg. (1970. évi 2. sz. Hivatalos lap.)* Ennek értelmében a munkaidőcsökkentés előkészítése és végrehajtása a vasútigazgatóságok és a területi bizottságok hatáskörébe tartozik.

A munkaidőcsökkentést végrehajtó forgalmi szolgálatnál is önerőből kell megvalósítani, mely minden eddiginél jobb szervezési munkát igényel. A kedvezőbb munkakörülmények megteremtése érdekében fokozottabb intézkedések szükségesek a munkaerő tervszerűbb, hatékonyabb foglalkoztatására.

A heti 48 órás munkaidő általánossá tétele a végrehajtó forgalmi személyzetnél új feladatok megoldását igényli. Megvalósítása érdekében a vasútigazgatóságok és szolgálati főnökségek együttes erőfeszítésére van szükség.

A jelenléti órák csökkentése

A munkaidőcsökkentés előkészítésében és megvalósításában a hagyományostól eltérő foglalkoztatási módszerek bevezetésében jelentős szerepük van a területi bizottságoknak és a szakszervezeti bizottságoknak. *A legnagyobb feladat természetesen a szakszervezeti bizottságokra hárul.* A felkészülési tervek elkészítése, majd a munkaidőcsökkentésben részesülők munka- és váltási rendjének kidolgozása ugyanis velük egyetértésben történhet.

A felkészülési tervek elkészítésénél szolgálati főnökségenként külön-külön kell vizsgálni a lehetőségeket. *Figyelembe kell venni a szolgálati hely adottságait, a gazdaságirányítás új rendszerét, a vállalati gazdálkodás elvét, a népgazdaságban egyre szélesebb körű munkaidőcsökkentést, a vasúttal szemben támasztott áru- és személyszállítási igények időbeli alakulását.*

Az új munkáltatási rend előnyeit a dolgozókkal meg kell ismertetni és támogatásukat meg kell nyerni. A felkészülési tervek csak akkor segítik elő eredményesen a munkaidőcsökkentést, ha elkészítésében a szolgálati hely valamennyi dolgozója részt vesz.

A szolgálati helyeken munkakörönként külön-külön kell kidolgozni a szervezési és egyéb intézkedéseket, melyek alapul vételével meghatározzák az üzemidőket. *Az üzemidők meghatározása teljesen új feladat.* Az üzemidő, a termelőeszközök működtetése időtartamának meghatározása. *Gyakorlatilag ez azt jelenti, hogy a vasút is csak akkor üzemeljen, amikor az áru- és utasszállítási igények szerint arra szükség van.* Éppen ezért kell a helyi szempontoknak megfelelően az üzemidőt pontosan meghatározni.

A dolgozók nem károsodhatnak

Mivel az üzemidő és a munkaidő nem ugyanaz a fogalom, a rendelkezésre álló munkaidőalapot optimálisan megállapított üzemidőhöz kell igazítani úgy, hogy a szállítási igények kielégítése mellett a dolgozóknak minél több szabad idő álljon rendelkezésre. Másképpen fogalmazva, a dolgozók munkaidejének minél kevesebb része teljen el tétlen várakozással, jelenléttel.

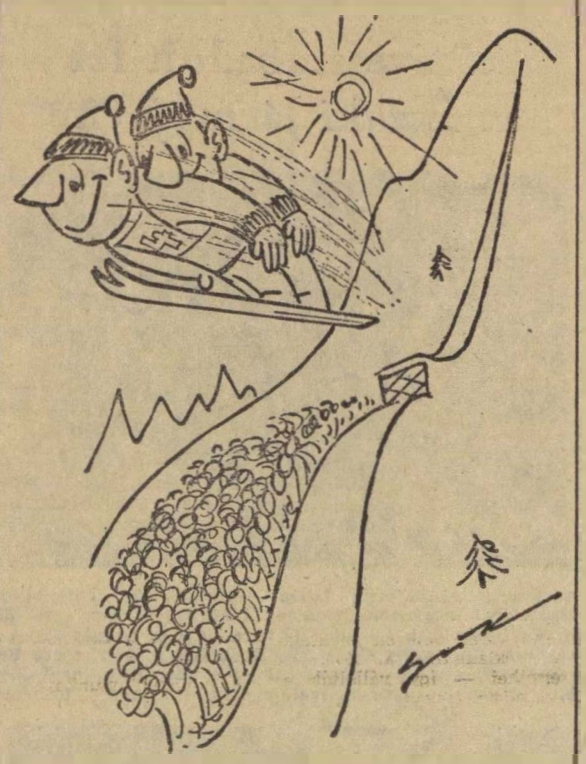
Az új munkáltatási rend bevezetésével a dolgozók nem szenvedhetnek hátrányt. A napi jelenléti időt előre pontosan meghatározni és ezt a dolgozóval közölni kell.

A munkaidőcsökkentés végrehajtása érdekében megvalósítható minden olyan javaslat, mely a munkaidőcsökkentést elősegíti, de a balesetmentes szállítást nem veszélyezteti. Természetesen a termelékenység változatlansága, illetve növekvő tendenciája mellett.

A különböző szervezési intézkedések, a hagyományostól eltérő foglalkoztatási formák bevezetése mind olyan lehetőségek, melyek a létszám szükségletet csökkentik. Számolni kell azzal, hogy a felszabaduló létszám és az új elhelyezési terület nem egyezik, ezért a szakszervezeti bizottságoknak a leggondosabban, a szociális körülmények maximális figyelembevételével kell az intézkedések megtételénél állást foglalni. Meg kell értetni a dolgozókkal, hogy a mindenki számára munkaidőcsökkentés, csak közös erőfeszítéssel valósítható meg.

Szádóczky István

A POTYAUTAS



(Gusztav Krippl rajza)

Szocialista módon dolgozni, élni és gondolkodni!

Növekedett a kulturális tevékenység

A KULTURÁLIS INTÉZMÉNYEK, mindenekelőtt a művelődési házak és a könyvtárak szerepe igen jelentős a szocialista brigádmozgalom fejlesztése szempontjából. *Sok brigád kulturális vállalásait segítik a művelődési intézmények, hiszen lehetőséget adnak az általános iskola elvégzésére, ismeretterjesztő előadások, munkásakadémiák látogatására, művészeti szakkörökben való részvételre, vetélkedők megrendezésére.* Ennek a kezdeményezésnek szép példáját láttuk Szolnokon is.

A szolnoki járműjavító művelődési otthonának vezetősége a gazdasági vezetők, a mozgalmi szervek és a szocialista brigádok kezdeményezésére indult el a járműjavítók szocialista brigádjainak országos vetélkedője. *A nyolc hónapon át tartó vetélkedőben 466 brigád 6247 fővel vett részt.* A vetélkedő szervezése során a gazdasági vezetők és mozgalmi szervek között igen jó együttműködés alakult ki valamennyi járműjavítóban, s nagy mértékben növekedett a kulturális tevékenység is. A szocialista brigádok kapcsolata a művelődési házakkal, könyvtárakkal ez idő alatt sokat fejlődött. Megnőtt az ismeretterjesztő előadások látogatottsága, a könyvtári olvasók száma.

HASONLÓ VETÉLKEDŐK RENDEZÉSE kezd a csomópontokon is kibontakozni. Ezeket a kezdeményezéseket művelődési intézményeinknek segíteni, támogatni kell, mert elsősorban ezeken keresztül lehet helyes irányba terelni a szocialista brigádok kulturális tevékenységét.

A brigádok tanulását, művelődését segíti a könyvtár is, hiszen biztosítja számukra a tanulmányaikhoz a kötelező és javasolt irodalmat. *A brigádok és a könyvtárak kapcsolata nyomán nő a tagok kulturális igénye, céltudatosabban, tervszerűbben olvasnak.* De olvasókat lehet megnyerni azzal is, ha a könyvtárak a brigádok részére különböző rendezvényeket szerveznek: ankétokat, író—olvasó-találkozókat és irodalmi délutánokat tartanak. Több könyvtárnál tapasztaltuk, hogy külön ajánlási irodalomjegyzéket, illetve kiállítási anyagot állítottak össze a szocialista brigádok részére. Ezt örömmel üdvözöljük.

A TANULÁST, MŰVELŐDÉST hivatottak segíteni a különböző brigádklubok is, amelyek a brigádok igényeit fokozottabban veszik figyelembe. A programban szerepelnek a szolgálati helyeket érintő kérdések, a szocialista brigádok munkájával kapcsolatos problémák, a művelődést, szórakozást, tapasztalatcserét szolgáló rendezvények. *Mind gyakrabban tapasztaljuk — és helyeseljük —, hogy találkozókat szerveznek szolgálati vezetőkkel és véleménycserét folytatnak a brigádokat érintő kérdésekről.*

A brigádoknak ezekkel a lehetőségekkel élni kell!

Horváth Ferenc

A példamutató munka

1968 februárjában került a szolnoki vontatási főnökség állományába az M 62 116 pályaszámú szovjet gyártmányú Diesel- elektromos mozdony. 1969. októberében 237 ezer kilométer lefutása után a D—4-est javításra küldték az Északi Járműjavítóba. *A javításra való felvételkor és javítás közben szerzett tapasztalatokról az Északi Járműjavító Üzem technológiai osztálya összegezte véleményét.* Ennek alapján az üzem igazgatója a szolnokiak példaadó munkájának dicséretére a következő levelet adta postára:

Vontatási Főnökség
Szolnok!

Értesítjük Önöket, hogy az M 62 116 psz. mozdony november végén sorra került futóművének szétszerelése kapcsán minden eddigitől eltérő örvendetes körülményeket volt alkalmunk megfigyelni, észlelni. A legnagyobb elismeréssel kell szólni a futómű karbantartásáról, amelynek következtében a legkritikusabb helyeken üzemelő szerkezeti elemek is megőrizhették eredeti állapotukat, nem rágódtak be és nem koptak meg, mint azt a korábban javításra került gépeknél tapasztaltuk. Az átlagon felüli lelkiismeretes munkát fényesen igazolják a fentieken kívül a tiszta kenőanyagjáratok is.

A mozdony állapota a gép megbízható üzemén kívül a mi munkánkhoz is jelentős mértékben járul hozzá. Kérjük, hogy a leírtakat tolmácsolják a gép személyzetének és a karbantartást végző dolgozóknak. További munkájukhoz sok sikert, erőt és jó egészséget kívánunk.

Görbicz Sándor
üzemigazgató

A szolnokiak munkájukkal ott hagyták védjegyüket a mozdonyon. A lelkiismeretes munkához szívből gratulálunk. Minél több vontató és vontatott járművön marad a javítás és kezelés végzőinek fentihez hasonló minőségi védjegye, annál biztonságosabb és gazdaságosabb lesz, egyre gyorsuló ütemben korszerűsödő vasútunk. Ez mindnyájunk érdeke.

Kovács János

Lenin 100. születésnapja előtt

Lenin nevének említése gondolatok tömegét idézi fel bennünk, s bár születésének 100. évfordulójához közeledünk, mégis mindig az újra, a megújuló gondolunk. *Az 1970. esztendő során több alkalommal foglalkozunk lapunkban Lenin életével, műveivel — így mindazzal, amit a XX. században a szocialista társadalom, a lenini eszme létrehozott.* Így kapcsolódik szorosan össze *Lenin* neve a forradalommal, a korral, amelyben élt és alkotott.

A nagy forradalom 50. évfordulójának egyik kiemelkedő kiadványa volt *Gyurkó László műve, a „Lenin, október"*. Idézzünk a könyv bevezető soraiból:

„...Lenin nem azért élt így, mert elvárták tőle, hanem mert ilyen volt: benne fejeződött ki a kor, ezért lehetett a kor megtestesítője. Mások, ha meg akarták őrizni egyéniségüket, csak koruk ellenére tehették; Lenin a kor segítségével."

Hát hogyan élt? Milyen volt a kor? Milyen volt *Lenin?* Ezeket a kérdéseket könyvtárnyi irodalom vallatja — barát és ellenség egyaránt. *Lenin személyiségére, a korra nem lehet különkülön válaszolni.* Mi igazolja ezt az életet, az eszme életét? Napjaink. Azok is, miket hétköznapoknak, azok is, miket ünnepeknek nevezünk, s azok is, miket vágyainkban fogalmazunk, fogalmazhatunk meg.

1970. április 22-én lesz 100 éve annak, hogy a Volga menti Szimbirszkben megszületett Lenin. Marx és Engels forradalmi tanításának folytatója a legnagyobb szocialista forradalom vezetője, az SZKP megalapítója, a világ első szocialista államának megteremtője. Nevéhez és tevékenységéhez az emberiség életének egész forradalmi korszaka kapcsolódik. Válaszolt azokra a legidőszerűbb kérdésekre, amelyeket a történelmi fejlődés menete vetett fel, kifejlesztve a szocialista forradalomnak és a kommunista társadalom építésének elméletét. Tudományosan megalapozott stratégiával és taktikával fegyverezte fel az oroszországi és az egész nemzetközi forradalmi mozgalmat. A marxizmust új következtetésekkel és felfedezésekkel gazdagította. *Egész életét a munkásosztály, az egész dolgozó nép kizsákmányolás és elnyomás alól való felszabadítása ügyének, a szocialista forradalom és az új, kommunista társadalom felszabadítása ügyének szentelte.* Lenin az új történelmi viszonyokra alkalmazva gyarapította a nagy elődök elméleti hagyatékát. Erről így írt:

„Nem úgy tekintjük Marx elméletét, mint valami befejezett és érinthetetlen dolgot. Ellenkezőleg, az a meggyőződésünk, hogy ez az elmélet csak: annak a tudománynak sarkköveit rakta le, amelyet a szocialistáknak minden irányban tovább kell vinniük, ha nem akarnak elmaradni az élettől." Lenin e szavaikkal az elméleti és a gyakorlati harc feltételeit szabta meg.

Lenin újtípusú politikus volt, tudós, a nép nyelvén megszólaló propagandista, a néptömegek megszervezője. Megkülönböztető vonása a mélyenszántó tudományosság, az események elemzésében, az osztályerők viszonyának és megoszlásának józan számbavétele, a következetesség és szilárdság a marxista elvek védelmében, céltudatosság a cselekvésben, hajlékonyság a harci taktikában, a proletármozgalom érdekeinek és céljainak önfeláldozó szolgálata. *Lenin* szorosan összekapcsolta az elmélet és a tudományos politika kidolgozását a tömegek harci tapasztalatainak tanulmányozásával és általánosításával. Az emberemberek milliók tapasztalataiban kereste és találta meg a választ a munkásmozgalom égető kérdéseire. *A legszorosabb kapcsolatot tartotta a dolgozókkal, az ő alapvető érdekeikből indult ki.* A proletár forradalmár legkiválóbb vonásait testesítette magában: a roppant értelmi erőt, a mindent leküzdő akaratot, a szolgaság és az elnyomás szent gyűlöletét, a forradalmi szenvedélyt, a következetes internacionalizmust, a határtalan hitet a tömegek alkotó erőiben, az óriási szervező lángelmét.

Élete és tevékenysége a munkásosztály és a kommunista párt harcaival fonódott össze. Tevékenysége, tanítása hatalmas hatást gyakorolt az oroszországi és a nemzetközi felszabadító mozgalomra, megadta e mozgalomnak az eszmei, forradalmi céltudatosságot és szervezettséget. *A leninizmus, az imperializmus és a proletárforradalmak korának marxizmusa, a gyarmatosító rendszer bukásának és a nemzeti felszabadító mozgalmak korának, annak a korszaknak marxizmusa, amikor az emberiség a kapitalizmusból áttér a szocializmusba és építi a kommunista társadalmat.*

„A világot átfogó szocializmusnak, munkás és nemzeti felszabadító mozgalomnak minden tapasztalata igazolta a marxista—leninista tanítás nemzetközi jelentőségét. A szocialista forradalom győzelme az országok egy csoportjában, a szocialista világrendszer létrejötte, a munkásmozgalomnak a tőkésországokban elért vívmányai, a volt gyarmatok és félgyarmatok népeinek kilépése az önálló társadalmi— politikai tevékenység küzdőterére, az antiimperialista harc sohasem látott fellendülése: mindez a korunk alapvető szükségleteit kifejezésre juttató leninizmus történelmi igazságát bizonyítja" — mondja a kommunista és munkáspártok nemzetközi tanácskozásán *Lenin* születésének 100. évfordulójára kiadott felhívás.

Lenin rendkívül nagy tudós volt a forradalomban és forradalmár a tudományban, aki új korszakot nyitott meg a marxista elmélet fejlődésében, gazdagította a marxizmus minden fejezetét: filozófiáját, politikai gazdaságtanát és a tudományos kommunizmust.

A nagy évfordulóra megjelent téziseket idézve nyitjuk meg Leninnel foglalkozó cikkeink sorát. Olvasóinknak végül Gorkij hitét idézzük:

„Az én szememben Leninnek épp az jelenti kivételes nagyságát, hogy engesztelhetetlenül, olthatatlanul gyűlölte az emberek bajait, lángolóan hitte, hogy a balszerencse nem a lét kiküszöbölhetetlen alapja, hanem olyan nyavalya, amelyet az emberek kötelesek és képesek eltávolítani magukból".

Standovár Tibor

TÉLI RAJZ — VONATRÓL

Fekete füst-rajz, – mozdony füstje, –
fehér égen korom-virág.
A hómezők holt térközeit
vasfutó gépünk metszi át.

Falu és tanyák: élet-morzsák,
– nagy, tiszta terítéjük a táj.
Áliomás . . . nehéz út . . . a gőzös
sistergő tűz-csiliaga száll.

Héroszi harc – a pálya mellett
néhány munkás a hóhegyet
nyesi, hordja, – még támad a tél,
de nem győz az ember felett!

Fazekas Lajos

Jubileumi év — Lenin-centenárium

MUNKAFELAJÁNLÁSOK A GYORSABB ÉS GAZDASÁGOSABB SZÁLLÍTÁSÉRT

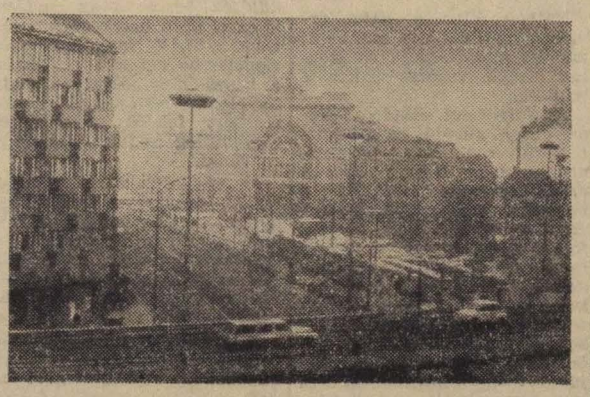
A vasutasok a felszabadulás negyedszázados évfordulójára s a Lenin-centenáriumra munkafelajánlásokkal készülnek. Erről így számolnak be levelezőink:

NYÉKLÁDHÁZA ÁLLOMÁS: Az élüzemszintet Nyékládházán öt éven át teljesítették. 1969-ben a vágányzár és a nagymérvű kocsihiány miatt nem sikerült e célkitűzés megvalósítása. *A kocsihiány enyhítése érdekében az elmúlt évben 2517 vagont javítottak helyben, ami több mint 2 és fél milliárd forint többletbevételt hozott a vasútnak.* Az elmúlt évben 2 059 383 tonna árut fuvaroztak el az állomásról, s ez a vasútnak 93,7 millió forint bevételt jelentett. A nyékládházaiak az 1970. évi tervüket — így vállalták a szocialista brigádok is — ismét élüzemszint felett kívánják teljesíteni.

JÓZSEFVÁROSI PÁLYAFENNTARTÁSI FŐNÖKSÉG: Eredményes esztendőt zártak Józsefvárosban. 51 szocialista brigádban több mint 500-an versenyeztek. *A brigádok bekapcsolódtak a felszabadulás 25. évfordulójára szervezett munkaversenybe is.* A vállalások a termelési tanácskozásokon, a brigádértekezleteken már megszülettek. A kedvezőtlen januári időjárás ellenére nagy odaadással, fáradtságot nem ismerve végzik munkájukat, és jó teljesítményükkel bizonyára a munkaverseny legjobbjai között foglalnak majd helyet.

MISKOLCI JÁRMŰJAVÍTÓ: A teherkocsik főjavítását és a fővizsgákat a miskolci járműjavító dolgozói 100 százalékra teljesítették az elmúlt évben. *A munkaverseny keretében elért költség-megtakarítás révén több mint 2 millió forint értékű korszerűsítést hajtottak végre teherkocsikon.* Belső munkaszervezéssel, a teherkocsik javításának átfutási idejét 9 százalékkal csökkentették.

A jubileumi munkaversenyben s a Lenin-centenáriumra újabb vállalásokat tettek. *Többi között vállalták, hogy 70 laktanyakocsit alakítanak át, és fővizsgálnak a korszerű egészségügyi, s biztonsági és szociális igényeknek megfelelően.* A terven felül végzett munka Miskolcon immár hagyományossá vált. A jubileumi évben azonban szeretnék az eddigieket is túlszárnyalni.



Átadták a forgalomnak a Baross téri felüljárót
(Szőnyi Lajos felvétele)



A felüljáró átadásával egyidőben a gyalogosok birtokukba vehették a Baross téri aluljárórendszert is, amely a Keleti pályaudvart a földalattival és a környező utcákkal köti össze.
(MTI Foto Kovács Sándor felvétele)

Vállalásukat teljesítették

A debreceni vontatási főnökség dolgozói kiértékelték hazánk felszabadulásának 25. évfordulója tiszteletére tett munkafelajánlásaik teljesítését.

A Diesel-javító műhely dolgozói vállalták, hogy az M 62 —054-es psz. Diesel-mozdony D_3-as vizsgálatát a tervezett 25 nap helyett 20 nap alatt elvégzik. Vállalásukat teljesítették és ezzel mintegy 300 munkaórát takarítottak meg. Létai Károly szocialista brigádja az M 31—2022-es Diesel-mozdony D_3-as javítását 6 nappal a tervezett időnél hamarabb fejezték be, s ezzel is jelentős megtakarítást értek el.

A gőzösjavító részleg dolgozói két nappal hamarabb a tervezett időnél szintén elvégezték a 275—062-es psz. gőzmozdony időszakos javítását és a 11. számú fűtőkazánkocsi részlegvizsgáját.

A főnökség dolgozói az 1969. évi terv és az elmúlt évben tett vállalások sikeres teljesítése után újabb munkafelajánlásokkal készülnek április 4-e és a Lenin centenárium méltó megünneplésére.

Marosán Pál

VILÁGESEMÉNYEKRŐL RÖVIDEN

Walter Ulbricht, az NDK Államtanácsának elnöke nemzetközi sajtóértekezleten vázolta az NDK álláspontját a két német állam viszonyáról és az ezzel kapcsolatos európai kérdésekről. *A nagy fontosságú nyilatkozat mindenekelőtt ismételten aláhúzta az NDK által korábban előterjesztett államszerződés-tervezet fontosságát, s utalt arra, hogy Bonn elképzeléseinek előterjesztését várja.* A két német állam kapcsolataival összefüggésben Brandt kancellárnak a „nemzet helyzetéről" a szövetségi parlamentben előterjesztett beszámolója ugyanis — mutat rá a nyilatkozat — ellentmondásos, nem kielégítő és következetlen. Ennek oka elsősorban az, hogy Brandt elismerte ugyan a két német állam önálló létét, de továbbra sem mutat hajlandóságot az NDK nemzetközi jogi érvényű elismerésére.

Annál is inkább jelentés ez a „párbeszéd", még ha a politikai megfigyelők egyöntetű véleménye szerint közeli eredmények nem is várhatók tőle, mert elválaszthatatlanul kötődik az európai biztonság kérdéseihez. *Minden bizonnyal ez a magyarázata annak, is, hgy a lapok többsége a javasolt európai biztonsági értekezlettel összefüggésben kommentálja a fejleményeket.* Így mindenekelőtt arra mutatnak rá, hogy az össz-európai konferencia feltehetően lazít Bonn merevségén is. *„Meglehetősen furcsa jelenség lenne ugyanis — hangoztatja az angol nagytőke lapja, a Financial Times —, ha Moszkva és Bonn aláírná a szerződést, s ezt nem követné a lengyelekkel és az NDK-val kötött bonni megállapodás".*

Kétéves megszakítás után

Ismét elkezdődött — kétéves megszakítás után — a kínai—amerikai tanácskozás Varsóban. Eredetileg már tavaly február 20-án össze kellett volna ülniük a két ország nagyköveteinek, a kínai fél akkor azonban lemondta a tanácskozást. *A megbeszélésekről, amelyek most a 135. kínai—amerikai nagykövetei találkozóval kezdetüket vették, egyik fél sem volt hajlandó érdemben nyilatkozni,* így inkább csak találgatások látnak napvilágot.

A politikai megfigyelők nem kis jelentőséget tulajdonítanak mindenekelőtt annak, hogy Peking fokozta — noha Varsóval párhuzamosan folynak a kínai fővárosban a szovjet—kínai tárgyalások — szovjetellenes propagandahadjáratát. Egyidejűleg arra is felhívják a figyelmet: az Új Kína hírügynökség említést sem tesz a szovjet—kínai tárgyalásokról, viszont közleményben jelentette be, hogy a 136. találkozó időpontját később tűzik ki, közvetett formában jelezve, fly módon, hogy a tárgyalások nem szakadtak meg, hanem folytatódnak.

Washington sem kommentálta hivatalosan a megbeszéléseket. *Mint a hírügynökségek megállapítják, nyílt titok azonban, hogy az amerikai diplomáciai körök a varsói találkozás eredményeképpen olyan kisebb méretű enyhülésre számítanak, amelyek másodlagos fontosságú ügyekben, így újságírók és tudósok cseréjére vonatkozó amerikai javaslat kérdésében jelentkezik majd.* Washington azonban nem foglalkozik Kína diplomáciai elismerésével, s Kína ENSZ-tagságával kapcsolatos álláspontját sem változtatta meg.

Véget ért egy háború

Mint ismeretes, a közelmúltban a biafrai szakadárok letették a fegyvert, s ezáltal véget ért Afrika történetének ez ideig talán legvéresebb és legkegyetlenebb polgárháborúja. Az események megértéséhez legalább röviden vissza kell kanyarodni a történelmi előzményekhez. *Tíz esztendővel ezelőtt, 1960-ban vonták le a brit gyarmatosítók az angol lobogót Nigéria fővárosában.* A lagoszi honatyák ekkor olyan országot vettek a kezükbe, amely több mint 200 egymással ellenséges, más nyelvet beszélő, a társadalmi és a gazdasági fejlettség különböző fokán álló törzset egyesített. Így csak késhetett, de semmiképpen sem maradhatott el a politikai robbanás.

Az első földindulás élén a politikailag és gazdaságilag elnyomott s viszonylag progresszív ibo törzs állt, amelynek ellentétei a feudális beállítottságú északi hausszákkal adták a fordulat formális kereteit. Észak azonban hamarosan visszavágott. *A hausszák rendkívüli kegyetlenséggel számoltak le az ibókkal.* Időközben ismeretessé vált, hogy Nigéria gazdag olajtartalékokkal rendelkezik. Az is kiderült, hogy a feltáratlan olajmezők többsége a keleti tartomány területén található. *Pár esztendővel korábban az Egyesült Államok félreérthetetlenül jelezte, hogy európai konkurrensei rovására teret igyekszik hódítani Afrikában.* Nos, ez az igyekezet kapott tartalmat abban, hogy felfegyverezték és politikai támogatásukról biztosították a keleti tartomány szeparatista elképzeléseket valló vezetőit. *Ennek következtében került sor arra, hogy Ojukwu 1967. május 30-án bejelentette a keleti tartomány elszakadását és Biafra néven új, önálló afrikai országot ismerhetett meg a világ.*

Azóta folyt a harc, óriási veszteségeket okozva anyagi javakban és emberéletben, a szeparatisták és a központi kormányzat között. Már számtalan esetben tűnt úgy, hogy a szakadárok a végkimerüléshez közelednek. *Ennek ellenére Ojukwu az USA, Franciaország és Portugália támogatásával folytatni tudta a harcot, amely a hasonló adottságokkal rendelkező afrikai országok számára a törzsi belvillongások fellángolásának, s így az egyes államok felaprózódásának veszélyét idézte fel.*

A több mint harminc hónapig tartó polgárháború ütötte sebek begyógyítása, ez a nigériai politikusok véleménye, nem elképzelhetetlen a kőolaj teremtette gazdasági lehetőségek következtében. *Ám az olaj nemcsak a reményeket élteti, hanem egyidejűleg a további veszélyek lehetőségét is magában rejti.* Az amerikaiak és az angolok jelenleg a biafrai háború áldozatairól való gondoskodás ürügyével igyekeznek a helyszínen maradni. Nem elképzelhetetlen, a fekete földrész lapjainak kommentárjaiból ez az aggodalom olvasható ki, hogy e „jótékonykodás" segítségével csupán megpróbálják védelmükbe venni azokat, akik Nigéria keleti részében ma is a biafrai kaland megismétléséről szövögetnek terveket.

Onody György

Nyugdíjba megy a vasút mindenese

Zalaegerszeg állomás egyik legidősebb vasutasa, Kovács László búcsúzik munkatársaitól január végén. Nyugdíjba megy Egerszeg állomás Laci bácsija, aki 1928-ban jegyezte el magát a vasúttal. Volt kisegítő fékező, kocsirendező, tolatásvezető, térfelvigyázó, *utóbbi 25 évben pedig már nemcsak munkájára tartott számot a vasút, hanem megkapta az anyagi és erkölcsi megbecsülést is. Tízszer részesült Kiváló dolgozó kitüntetésben, s a Parlamentben a Kiváló vasutas kitüntetést is megkapta.*

A raktárfőnök most nyugdíjba megy. Brigádja sokáig emlékezni fog rá, egyben kíván neki hosszú és békés életet.

Markos József
Zalaegerszeg

Záhony, Szolnok, Szeged, Cegléd

Mi újság a vidéki sportkörökben?

A Záhonyi VSC-ben — főként a labdarúgó szakosztályban —, tartják magukat a közmondáshoz: „Ki korán kel..." A záhonyi NB III-as labdarúgók korán kezdték a felkészülést az 1970. évi bajnokságra, mert az első alapozó edzésre már január 12-én sor került. *Az első keretben 30 labdarúgó kapott helyet, de a szezon végére az alapozó edzés megkezdéséig 18-ra csökkent a létszám.*

Figyelemre méltó, hogy a Záhnyi VSC elnöksége 1972. január 30-ig (!) kötött szerződést *Somkereki György* edzővel. Türelmetlenséggel, kapkodással igazán nem lehet vádolni a záhonyi vezetőket. Ezt jó példaként említjük.

Ceglédtől Tiszabezdédig igazolt új játékosokat az NB III-as labdarúgó-szakosztály. Igaz, 4—5 játékosa búcsút is mondott egyesületének. A jelekből a felkészülés tervszerűségéből és komolyságából ítélve a záhonyiak a tavaszi felszabadulási kupában és az 1970/71. évi bajnokságban több örömet szereznek szurkolóiknak, mint az előző években!

A kaucsuklabdások sikere

Ami az örömöt illeti, a szolnoki vasutas sportolók már az új esztendő első két hetében is szolgáltak ilyennel a sportkör barátainak. *Szolnok város asztalitenisz-bajnokságán — például — a Szolnoki MÁV versenyzői megirigyelték az NB II-be visszajutott férfi tekecsapatuk sikereit, mert a kaucsuklabdások is „taroltak".* A női bajnokságot *Szöllősi Mária;* a férfi bajnokságot *Bali Zoltán;* a férfi párost a *Bali—Lukács* kettős; a vegyes párost a *Kovács—Nagy* pár nyerte. Valamennyien a Szolnoki MÁV versenyzői, sőt a helyezettek is vasutas sportolók. Az ifjúsági fiú egyesben a *Szöllősi-család* legfiatalabb tagja, Péter győzött.

A Békés—Szolnok megyék összevont bajnokságán győztes, majd az osztályozókon is remekül szerepelt és az NB II-be visszakerült Szolnoki MÁV férfi tekecsapata is január első napjaiban kezdte meg az edzéseket. *Az NB II küzdelmei nehezebbek, ezt megtanulták a szolnoki tekézők 1968-ban, amikor visszaestek a megyei bajnokságba.* Ilyen „meglepetést" nem szeretnének okozni ebben az évben. A csapat egy igen jóképességű versenyzővel, Magda Lajossal erősödött.

Először az NB I-ben

Régi vágyuk vált valóra a Szegedi VSE birkózóinak: a csapat feljutott az NB I-be. Az 50 éves egyesület 40 esztendős birkózó szakosztálya — élén *Kovács Sándorral*, a háromszoros magyar bajnokkal —, nagyon lelkiismeretesen készülődik, hogy helyt álljon a legjobbak között.

Tavaly a szakszervezet, a sporthatóság megyei és városi szervei segítségével a felszerelést ki tudták egészíteni, sőt 40 ezer forintért új szőnyeget is vettek. Most azonban — tekintettel a várható nagy érdeklődésre —, teremgondjaik vannak. *Abban reménykednek, hogy a mérkőzéseikre megkapják a nagyobb befogadó képességű rókusi tornacsarnokot.* Sőt szakmai célkitűzéseik között az NB I-ben „megkapaszkodás" és a csapat fiatalítása szerepel. *Az NB I-es birkózó csapat jelenlegi életkor átlaga 30 év.* Ez pedig egyértelműen kötelezi a vezetőket jóképességű utánpótlás kialakítására!

Vissza az NB II-be

Rossz tavaszt értek meg a Ceglédi VSE asztaliteniszezői 1969-ben. Ősszel javítottak ugyan, de a hajrá eredménye kevés volt: a CVSE asztalitenisz-szezőknek búcsút kellett mondaniok az NB II-nek. *De ahol a legnagyobb a baj, ott található legközelebb a segítség.* Igy van ez Cegléden is...

A CVSE asztalitenisz szakosztálya ugyanis remek utánpótlás gárdával rendelkezik. A megyei bajnokságban szereplő csapata aranyéremmel végezte a bajnoki évet, az ifjúságiak a mezőny közepetáján, a megyei I. osztályú női együttes pedig a harmadik helyen végzett.

Aggodalomra tehát nincs ok. A játékosok, vezetők fogadkoznak, hogy 1970-ben kiharcolják az NB II-be visszajutást. *Ezt a célkitűzést segíti a tavaly novemberben felavatott új sportcsarnok is, amelyben kulturált otthonra találnak az asztaliteniszezők is.* Cegléd egész sporttársadalma szurkol a vasutasoknak, hogy a visszajutási tervek valóra váljanak.

— dres

Eredményekről, gondokról, feladatokról tárgyaltak



Dr. Gról József köszönti a megjelenteket
(Vedres József felvétele)

Zuglóban, a Thököly úti HKI kultúrtermében tartotta vezetőségválasztó közgyűlését a legnagyobb fővárosi vasutas sportegyesület, a BVSC. *A beszámoló elsősorban a 13 szakosztály és a négy sportiskola eredményeivel, tevékenységével foglalkozott.* A szakosztályokban 888 igazolt versenyzőt tart nyilván, illetve foglalkoztat a BVSC. A beszámoló külön kiemelte az „A"-kategóriába sorolt, az olimpia szempontjából is számbajöhető sportágak munkáját *(birkózás, kerékpár, úszás, vízilabda, vívás, jégkorong).* Ugyancsak elismerő hangon szólt a jelentés azokról a sportolókról, edzőkről, társadalmi aktívákról, akik segítségével, szakmai irányításával a BVSC a legrangosabb budapesti sportegyesületek soraiba fejlődött.

A beszámoló önkritikusan állapította meg, hogy sem a vasutasság, sem Zugló sportszerető közönsége nem fogadja eléggé a BVSC-t a sajátjának. *Ennek egyik fő okát abban látja az elnökség, hogy nem propagálják kellően eredményeiket, munkájukat.* Pedig a nártoló tagságot növelni kell: elsősorban a vasutas csomóponti munkahelyeken, de Zugló termelési központjaiban, üzemeiben is.

Külön köszönetet mondott az elnökségi beszámoló a vasutasszakszervezetnek, a vasúti főosztálynak, valamint a budapesti igazgatóságnak a tőlük kapott erkölcsi és anyagi támogatásért.

Számos hozzászólás hangzott el az írásos beszámolóhoz, amelyet Kiss Mihály sportegyesületi elnök szóbelileg egészített ki. A BVSC elnöke emlékeztette a közgyűlés részvevőit arra, hogy éppen a vezetőségválasztás napján ünnepelte Zugló felszabadulásának 25. évfordulóját. Erre a 25 esztendőre büszke lehet a kerület és a vasutastársadalom: magyar bajnokok, olimpiai és világbajnokok és helyezettek egész sora került ki az elmúlt negyedszázad során a BVSC-ből.

A hozzászólásokra adott válasz után került sor a 13 tagú elnökség megválasztására. *Az új elnökség Kiss Mihályt bízta meg az elnöki tisztséggel, elnökhelyettesekké Légrády Józsefet és Szabó Pált választotta.*

Vedres József

VASUTAS ÖNKENTES RENDŐRÖK TANÁCSKOZÁSA

Hatvan állomás oktatótermében az 1969. évi munkáról tanácskoztak Heves- és Nógrád megye vasutas önkéntes rendőrei.

Az értekezlet előadója: Nánai József alhadnagy, a vasútbiztosító rendőrőrs parancsnoka volt. *Beszámolójában eredményesnek értékelte a vasutas önkéntes rendőrök társadalmi munkáját és további fontos feladatként határozta meg a társadalmi tulajdon védelmét.* A budapesti és a miskolci vasútigazgatóság képviselői örömmel és megelégedéssel vették tudomásul a vasutas önkéntes rendőrök jó munkáját és megjutalmazták az arra legérdemesebbeket. 11 önkéntes rendőrnek elismerő oklevelet, 32-nek pedig pénzjutalmat adtak át.

Szűcs Ferenc
Hatvan

A legjobb fék az óvatosság

Néhány jótanács a gépkocsivezetőknek

A TÉL BEKÖSZÖNTÉSÉVEL megváltoznak az út- és látási viszonyok. Csúszósak, jegesek az úttestek, az utcák. Ezek a körülmények óvatosságot követelnek a gépjárművezetőktől, hiszen egy területen belül esetleg ugyanazon úton haladva is különböző minőségű utak követhetik egymást. *Fontos tényező az állandóan karbantartott féken kívül a gumiabroncsok állapota.* Túl kopott gumik különösen ilyen kritikus időszakban megcsúszhatnak, ami egyébként száraz útviszonyok között nem fordulhat elő. *Ilyenkor sok esetben nem a fék, hanem a kormánykerékkel való helyes manőverezés segíthet a baleset elhárításában.*

A havas, csúszós úttesteken való közlekedés nagyfokú fegyelmezettséget, figyelmet és nagy szakmai gyakorlatot kíván. A téli hónapokban fokozottabb mértékben tartsuk szem előtt a mindenkori látási viszonyokat. *Sok esetben tapasztalható, hogy a téli sikos időjárási viszonyokhoz nagyon sok gépjárművezető nem tud, vagy nem akar alkalmazkodni. Több esetben hóesésben ablaktörlő működtetése nélkül, bepárásodott száros szélvédővel közlekednek.* Nem szabad megfeledkezni arról sem, hogy — ködös időben, ha ezt a látási viszonyok megkövetelik — a tompított fényszóró használata kötelező.

A rossz időjárási viszonyok miatt a járművezetők fokozottan ügyeljenek arra, hogy mielőtt a telephelyről kiindulnának járműveikkel — a fék, a kormány, a villamossági berendezés rendben legyen.

Az óvatos, udvarias vezetést követeli meg az is, hogy a havas, esős időszakban a gyalogosok is ingerlékenyebbek, hajlamosabbak a szabályok megsértésére. *A gyalogosan közlekedő ember nagyobb mértékben van kitéve a változó időjárásnak, mint a védett gépjárművekben helyet foglaló utasok.*

NEM SZABAD MEGFELEDKEZNÜNK arról sem, hogy a téli iskolai szünidőt éget ért a reggeli és a délutáni órákban tömegesen lepik el iskolás gyerekek a közlekedési csomópontokat. Sajnos az utóbbi időben emelkednek a gyermekbalesetek. *Éppen ezért a kijelölt gyalogátkelőhelyeket, járdaszigeteket az általánosnál is nagyobb fokú óvatossággal, a sebesség biztonságos megválasztásával kell megközelíteni.* Végezetül ne felejtsék el, hogy legjobb fék az óvatosság, s a személy- és vagyonbiztonság megőrzése valamennyiünk kötelessége, valamennyiünk közös ügye.

Sztébló György r.százados
BRFK Közlekedésrendészet

Háztartási tüzelőanyag-ellátás 1970-ben

AZ 1970. ÉVI HÁZTARTÁSI TÜZELŐANYAG-ellátás a G.6. sz. Utasítás alapján 1970. január 1-én kezdődik és december 31-én zárul.

Az ellátás rendje és mértéke változatlan, tehát azonos az 1969. évivel.

A részletfizetéses kedvezményre való jelentkezés határideje változatlanul február hó 10.

Felhívjuk a nyugdíjasokat nyilvántartó állomásfőnökségek figyelmét, hogy a nyugdíjemelésre tekintettel a nyugdíjasok részletfizetéses jegyzéseit az előírt határidőig — február 15-ig — feltétlenül küldjék be, mert az említett időpont után beérkező jegyzéseket a MÁV Nyugdíj Hivatal figyelembe venni nem tudja. A késedelmes beérkezés miatt figyelembe nem vehető jegyzésekért felelős személyeket fegyelmileg fogjuk felelősségre vonni.

A részletfizetéses kedvezményt igénybe vevők tüzelőjegyeiket a kiszolgáltató helyeken legkésőbb augusztus 31-ig kötelesek beváltani, budapesti házhozszállítás esetén a tüzelőjegyeket július 31-ig kell beváltani.

Augusztus 31 után részletfizetéses tüzelőjegyre tüzelőanyagot kiszolgáltatni nem lehet.

Miután a tüzelőanyag szállítása folyamatos, elsőrendűen fontos az, hogy az igényjogosultak tüzelőjüket a nyári hónapokban fokozott mértékben vételezzék. *A nyári hónapok elmaradt vételezését az őszi és téli hónapokban pótolni nem lehet.*

Nyomatékosan fel kell hívni az igényjogosultak figyelmét már most, hogy tüzelőjegyeiket kellő időben adják le, mert a torlódás csak így lesz elkerülhető.

Jelen utasításról a szolgálati főnökségek, a nyugdíjasokat nyilvántartó állomások, továbbá a tüzelőanyagot kiszolgáltató helyek az igényjogosultakat hirdetmények és helyi adottságok útján tájékoztassák.

Annak érdekében, hogy a részletfizetésre jegyzett tüzelőanyagot az igényjogosultak július 31, illetve augusztus 31-ig megkapják, a kiszolgáltató helyek kellő időben igényeljék a szükséges tüzelőanyagot.

A TÜZELŐANYAG NYÁRON TÖRTÉNŐ zökkenőmentes hazaszállításának érdekében a kiszolgáltató helyek vezetői, valamint a helyi szakszervezeti megbízottak keressék fel az illetékes tanácsokat a szükséges szállítóeszközök biztosítása céljából.

Az illetékes szervekkel — tanács, tsz — történt megállapodást az érdekelt vasútigazgatóság *Anyaggazdálkodási és Beszerzési Osztályának* jelentsék be, hogy ennek alapján kellő időben megtörténhessék a szükséges tüzelőanyag odairányítása.

(Megjelent a Hivatalos Lap 3. számában.)

Galeri a tanulóváróteremben

Kál-Kápolna állomáson is tilos a tanulóváróteremben dohányozni. Azok a fiatalok azonban, akik január 10-én este ott tartózkodtak, nemcsak dohányoztak, hanem szemeteltek és randalíroztak is. *Ittasak voltak, bömböltették rádióikat és zavarták a várakozókat.* Olyannyira, hogy sokan a hideg ellenére inkább a nyitott peronon várakoztak. Egy idős ember, aki rászólt a fiatalokra, majdnem ráfizetett. Rendőrt is hiába keresett. *A szolgálatot teljesítő kapus pedig nem neki, hanem a számára ismeretlen fiataloknak adott igazat.*

A tanulóváróterem Kál-Kápolnán se legyen egy galeri tanyája.

V. J.

A VASÚT TERVEIBŐL



A fővonalak villamosítása mellett, hófúvásban a mellékvonalakon rénszarvas vontatás.

ÚTBAIGAZÍTÁS



— A második sorban, az ötödik hódomb a karácsony óta kirakatlan kocsijuk.

(Pusztai Pál rajzai)

HÍREK

— **Vietnami műszakot szerveznek** a szombathelyi járműjavító dolgozói a KISZ-alapszervezetek kezdeményezésére a jubileumi munkaverseny keretén belül. Március 27-én üzemi karbantartási munkát végeznek, s az így keresett 30 ezer forintot felajánlják a vietnami nép megsegítésére.

— *41 ÉVES SZOLGÁLAT UTÁN nyugdíjba vonult Óz Imre felügyelő Szolnok állomásról. Munkatársai kedves ünnepségen búcsúztatták.*

— **140 KST-tag volt Hatvan állomáson** az elmúlt évben. Az évi betét összege 140 ezer forintot tett ki. 1970-ben tovább gyarapodik a KST-tagok száma.

— *MEGJUTALMAZTÁK A LEGJOBB ÚJÍTÓKAT a szombathelyi járműjavítóban Az üzem igazgatója 42 ezer forintot osztott ki az újítók között.*

— *AZ ÚJMISKOLCI PÁLYAFENNTARTÁSI FŐNÖKSÉG félmillió forintos költséggel korszerű öltöző- és fürdőhelyiséget adott át Bánrévén.*

— **A debreceni járműjavító** üzemben 300 aktív véradó van. Az üzem Vöröskereszt-szervezete a napokban ünnepséget rendezett, amelyen Gál József üzemigazgató jutalmakat adott át a legjobb véradóknak.

— **A Debreceni Vontatási** Főnökség dolgozói a szepesi általános iskolának egy Olimpiatípusú televíziót ajándékoztak.

— **Nagyrészt vasutasokból** álló 34 tagú szovjet turista csoport tett látogatást a dunakeszi járműjavítóban. A turisták a Magyar—Szovjet Baráti Társaság vendégeiként érkeztek Dunakeszire.

— **25 érettségizett fiatal** kezdte meg a motorvezetői szakma elsajátítását a békéscsabai fűtőháznál. A fiatalok 25 hónap alatt szerzik meg a motorvezetői szakvizsgát.

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Sziládi Sándor, Szeged; Szűcs Ferenc, Hatvan; Vrabecz József, Bp.; Mocsonoky László, Dunai Finomító; Kósa János, Miskolc Tiszai pu.; Markos József, Zalaegerszeg; Bognár Károly, Tapolca; Vági József, Balassagyarmat; Márföl István, Szombathely; Lauter István, Szolnok; Ugiyai Sándor, Nyékládháza; Czeglédi Sándor, Debrecen; Péntek György, Bp. Józsefváros; Pál István, Miskolc: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Veres Sándor Füzesabony; Szabó Béla, Veszprém-külső; Borbás István, Szeged; Perlaki Gyula, Sopron; Kiszler János, Hidas-Bonyhád; Bognár Károly, Tapolca; Váradi József, Gyula; Szűcs Ferenc, Hatvan: Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

LAKÁSCSERE

— **Pesterzsébeti, nagyméretű,** egyszoba félkomfortos MÁV szolgálati lakásomat elcserélném két szoba összkomfortos vagy félkomfortos tanácsi vagy MÁV lakásra Budapest területén bárhol. Cím: Hulyák Béla Bp. XX. (Pesterzsébet), Klauzál utca 42. Érdeklődni egész nap lehet.

A Hivatalos Lapból

A Hivatalos Lapból a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket:

2. számból: 123050/1969. 2.B. Munkaidő csökkentés engedélyezése a végrehajtó forgalmi szolgálatnál.

3. számból: 100481/1970. 3.A. Szervezeti változások a Vasúti Főosztály—MÁV Vezérigazgatóságon és a vasútigazgatóságokon.

100559/1970. A jubileumi felszabadulási munkaverseny elismerésének szabályozása.

100437/1970. AEI—D. Háztartási tüzelőanyag-ellátás az 1970. évben.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
Budapest VI., Benczúr utca 41.
Telefon városi: 229—872
üzemi: 19—77
Kiadja és terjeszti a Népszava Lapkiadó Vállalat Budapest VII., Rákóczi út 54. Telefon: 224—819
Felelős kiadó: Gábor Márton, a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszám: 75.915.001—46
Szikra Lapnyomda

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASÚTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XIV. ÉVFOLYAM, 4. SZÁM — Ára 40 fillér — 1970. FEBRUÁR 18.

Fokozottan érvényesüljön a kereskedelmi szemlélet

Elősszállítási kedvezmény 24 árucikkre

Ismerősek már a vasút tavalyi szállítási eredményei, valamint a személyszállítás és az árufuvarozás 1970. évi feladatai is. *Mivel a vasút alapvető tevékenysége a személyszállítás és az árufuvarozás, munkatársunk Juhász Miklós elvtársat, a kereskedelmi szakosztály vezetőjét kereste fel, aki több kérdésre válaszolva értékelte a múlt évben végzett munkát és szólt az idei legfontosabb tennivalókról is.*

— Sikerült-e tavaly megvalósítani azt az alapvető célkitűzést, hogy egyenletesen terheljük le, hasznosítsuk a népgazdaság javára a vasút szállító kapacitását?

— Már az első negyedévben azt kellett megállapítanunk, hogy a szállító felek nem méltányolják eléggé az egyenletes leterhelésre irányuló törekvéseinket. Nem volt kellő visszhangja az általunk meghirdetett szállítási kedvezménynek, amivel az előszállításra kívántuk ösztönözni a vállalatokat. A nyári és az őszi forgalom időszakában már nem pótolhattuk az előszállítási mulasztásokat.

A jó mezőgazdasági termés arra késztetett bennünket, hogy háttérbe szorítsuk az építőanyagok fuvarozását. Nehézségeinket csak fokozta, hogy a vállalatok többsége a hét közepére koncentrálta rakodását

— mondta a szakosztályvezető. — Ténylegesen csak keddtől péntekig folyt intenzív rakodás, de a munkaerőhiány és a rakodás gépesítésének viszonylagos elmaradottsága miatt ez nem pótolhatta a folyamatos munkát.

— Hogyan értékeli az áruszállítási teljesítményt?

— Bár az eredménnyel nem lehetünk elégedettek, a sok nehézséget figyelembe véve, azt mégis meg kell állapítanunk, hogy a 110,6 millió tonna áru továbbítása a vasutas dolgozók komoly erőfeszítéseit tükrözi — *hangsúlyozta Juhász Miklós.* — Különösen érzékelhető ez, ha beszámítjuk a decemberi rendkívül zord időjárást, amely vonalaink nagy részén napokra megbénította a forgalmat és becslésünk szerint több millió tonnás nagyságrendű kiesést okozott az árufuvarozásban. *Tárgyilagosan látnunk kell azért belső üzemi munkánk fogyatékosságait is. Például azt, hogy nem mindig a fél vagy az időjárás hibájából történt az elegyácsorgás...* Szeretném viszont külön kiemelni 11,2 millió tonnás tranzit teljesítményünket, hiszen a 105,7 százalék kiváló eredmény.

A vasút idei terve: 111.5 millió tonna áru és 395 millió utas szállítása. Ez a feladat a személyszállítást illetően kisebb, az árufuvarozásban pedig nem sokkal több a bázis-eredménynél. Szakszolgálataink jelentős része nem foglalkozik közvetlenül szállítási tevékenységgel, nem találkozik az utasokkal. De mégis mindannyiunknak tisztában kell lennünk azzal, hogyan függ össze a pályák vagy a távközlő berendezések állapota a gyorsabb, biztonságosabb elegytovábbítással.

Alapvető követelmény, hogy az állomások vezetői, a kereskedelmi szolgálat dolgozói tovább erősítsék kapcsolataikat a szállító partnerekkel. Megbízható, pontos munkával nyerhetjük meg a vállalatok és a nagyközönség bizalmát. Legyünk tudatában annak, hogy munkánk színvonalától és döntően a kereskedelmi tevékenység hatékonyságától függ a bevétel és a mindenkit érdeklő nyereség is.

— Nem kell nagyobb feladatokat ellátnunk az idén, mint a tavalyiak voltak — veszi át a szót ismét a szakosztályvezető —, viszont nagyobb előrelátással, szervezettebben kívánunk dolgozni. Ezért határoztuk el az új konstrukciójú előszállítási kedvezmény meghirdetését.

A tavalyi 11 árucikkel szemben, az idei első negyedévre 24 árucikkre 10 százalékos fuvardíj-kedvezményt adunk.

Tavaly az is fékezte az előszállítást, hogy elhúzódtak az erre vonatkozó tárgyalások. Most külön megállapodás nem kell, mert a kedvezmény általános, nincs mennyiséghez kötve. Reméljük, hogy a tavalyi kedvezőtlen tapasztalatokból partnereink, a vállalatok is tanultak, és nagyobb igyekezettel kapcsolódnak be az előszállításba — fejezte be nyilatkozatát Juhász Miklós, a kereskedelmi szakosztály vezetője.

L. J.

Televíziót minden iskolának

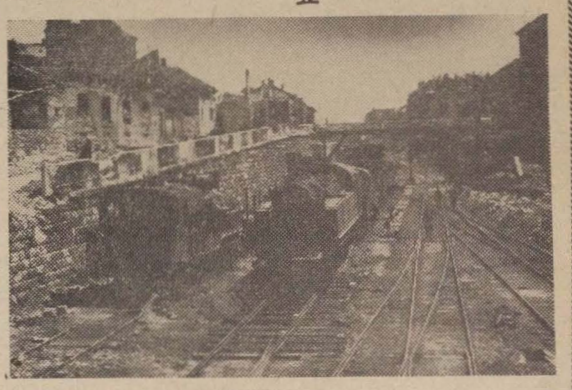
Terjed a mozgalom az országban, szaporodnak a hírek, hol, milyen intézmények, kollektívák vásároltak televíziót, újabb és újabb iskoláknak. *A budapesti igazgatóság Kossuth szocialista brigádjának kezdeményezésére 69 brigád és brigádon kívüli dolgozó adta össze forintjait az iskolai oktatást segítő televízióra.* Csakhamar összejött 8570 forint, melyből a Komárom megyei 740 lakosú Vértesketthely 85 tanulós iskolájának vásároltak televíziót. A távközlési osztály dolgozói pedig fel is szerelték. *Az összegyűlt pénzből telt még egy új fényképezőgépre és fotolaboratóriumi felszerelésre, sőt, anyagokra is.* Így a televízió mellett az iskola kettős ajándékban részesült.

Televízióra gyűjtöttek a rákosrendezői csomópont és a Keleti pályaudvar KISZ-szervezeteinek fiataljai is. A két csomópont közel 20 ezer forintos adományból négy televízióra is tellett. A közeli napokban végleges otthonra találnak a készülékek.

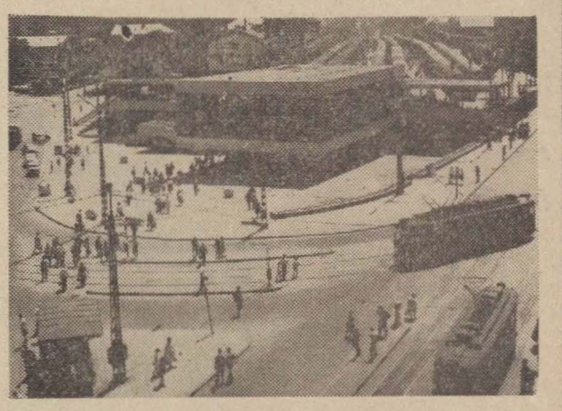
A székesfehérvári járműjavító KISZ-fiataljai 4600 forintot gyűjtöttek, *s mert Fejér megye minden iskolája már kapott televíziót, így a székesfehérvári Béke téri általános iskolának ajándékozták a „selejtezésre megérett" készülékük pótlására.*

Az Északi Járműjavító Üzem 8. B. osztály KISZ-fiataljai is elhatározták, hogy televízióra gyűjtenek. De lehetne még sorolni tovább a többi szolgálati hely szocialista brigádjainak neveit, és akik elhatározták vagy tervezik, hogy bekapcsolódnak a mozgalomba.

25 éve szabadult fel Budapest



A főváros felszabadításáért vívott harcok során súlyos károkat szenvedett a Déli pályaudvar is. A fasiszták mindent elpusztítottak, tönkre tettek. Útjukat rom és pusztulás jelezte.



A romok helyén új élet született. Felépült, s szebb lett a Déli pályaudvar is.

(MTI Fotó felvételei)

Február 13. Budapest életében történelmi dátum. Ezen a napon ért véget az az elkeseredett harc, amelyet a hős szovjet hadsereg katonái vívtak a város felszabadításáért, a mindenre elszánt fasiszta német hadsereg alakulataival. A szovjet nép fiai közül — házról-házra és utcáról-utcára harcolva — százan és ezren áldozták életüket szabadságunkért, fővárosunkért. A 25 éves évforduló alkalmából is kegyelettel és hálával emlékezünk a szovjet hősökre, a budai önkéntes ezred magyar hőseire, akiknek köszönhetjük 1945. február 13-át, Budapest szabadságának első napját.

Megkezdődött a Déli-pályaudvar átépítése

Másfél milliárdos beruházás két ütemben — Egységes építészeti komplexum
A forgalom és a műszak felkészült

Rödönyi Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója és Bartos István, a Fővárosi Tanács elnökhelyettese sajtótájékoztatón ismertette a Déli pályaudvar átépítésének tervét, illetve a csomópont korszerűsítésének beruházási programját.

A több évig tartó hatalmas munka elkezdődött. Igaz, most még jóformán csak azt veszi észre a látogató, hogy az indulási oldalon az I. és a II. vágány végéből mintegy 40—50 métert levágtak, és hogy eltűntek az Utasellátó lángos- és kolbászsütő, szörpöt, süteményt árusító bódéi.

— A pályaudvarnak ezt a sarkát lezárjuk az utasok elől, hogy a kivitelező vállalat építői zavartalanul végezhessék munkájukat: a metróhoz csatlakozó terület kialakítását. Itt, a homlokzati üvegcsarnok mellett lesz ugyanis a lejárat a földalattihoz — *magyarázza Török István, a Déli pályaudvar pártbizottságának titkára.*

— A márványtáblát, amelyet tíz évvel ezelőtt ezen a helyen annak emlékére állíttattunk fel, hogy a budai önkéntes ezred a pályaudvarért vívott harcokban 1945. február 5—9 között átesett a tűzkeresztségen, áthelyeztük a felvételi épület középső bejáratához. *Február 13-án ünnepélyesen megkoszorúztuk a táblát Budapest felszabadulásának 25. évfordulójára...*

A régi épületnek különben még három éve van hátra. Azután lebontják, hogy átadja helyét a jelenlegi 6-ról 12 sínpárrá bővülő vágányhálózatnak. *Közben, persze, felépül a teljesen korszerű, négyszintes üzemi épület, s mintegy négyszeresére növelik a homlokzati üvegcsarnokot.*

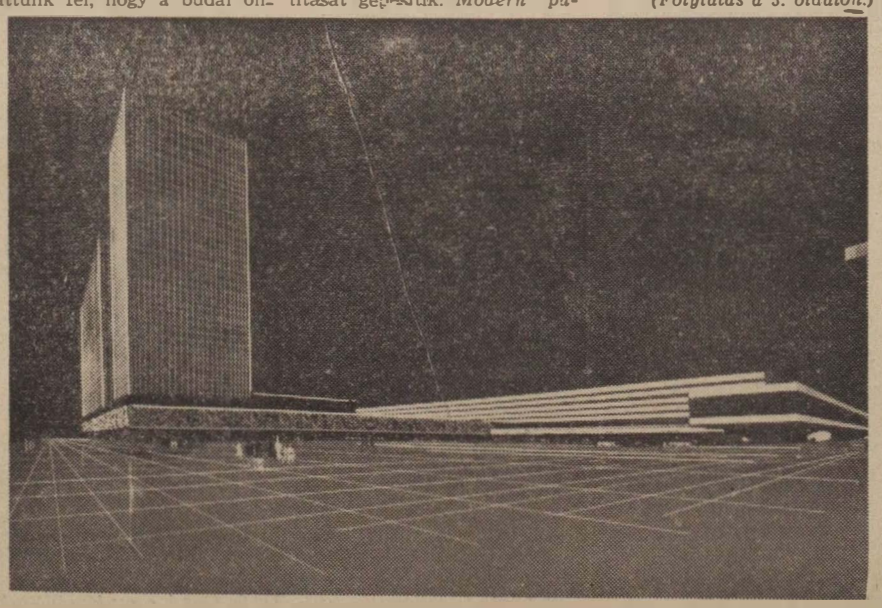
Az öreg fűtőház sorsa is megpecsételődött: a metró budai vonalának üzembe helyezése előtt (legkésőbb 1972-ben) lebontják. Szerepét lényegében a Székesfehérvárott már elkészült Diesel-motorszín veszi át,

de itt, a Déliben, a jelenlegi TÜKER-telep helyén létesül egy úgynevezett műszaki pályaudvar, s a vontatási kirendeltségnek ott megfelelő motorvizsgáló és műszaki kocsiszolgálati részlege lesz. A személykocsik külső és belső tisztítását gépesítik. *Modern pályafenntartási telep is létesül a jelenlegi helyén, s annak szomszédságában a mozgóposta kap külön kis pályaudvart, megfelelő épületekkel, gépesített rakodótérrel.*

— A beruházási program tulajdonképpen két ütemben valósul meg — mondja a pártbizottság titkára. — *Az első ütem 1973-ig tart, s ennek folyamán mintegy 300 millió forintos költséggel létre kell hozni azokat a feltételeket, melyek a metró üzembe helyezésének időpontjára, a forgalom zavartalan lebonyolításához szükségesek.* Ezután kezdődik a második ütem, amikor is körülbelül másfél milliárd forintra növekszik a beruházás összege.

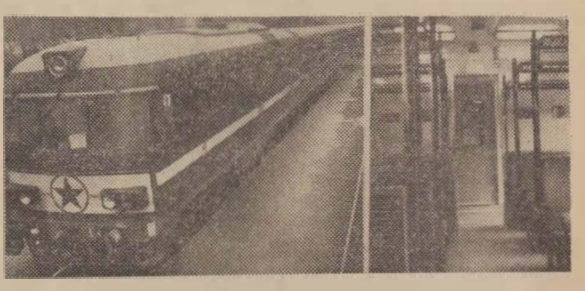
A terv, amit a *MÁV Tervező Intézete* készített, szorosan illeszkedik a főváros, illetve Buda — ezen belül a Vérmező és az Alkotás utca — rendezési tervéhez, a közuti közlekedési csomópontok célszerű kialakítását szolgáló elképzelésekhez és a vasút fejlesztésének az országgyűlésen is elfogadott koncepciójához. *A második ütem kiemelkedő létesítménye lesz például az a két torony-*

(Folytatás a 3. oldalon.)



A rekonstrukció teljes befejezése után — a Vérmező sarkáról nézve — ilyen lesz majd a Déli pályaudvar.

Új motorvonat a mellékvonalakra!



Az új motorvonat és az egyik 2. osztályú kocsija.

(MTI Fotó Fehérvári Ferenc felvételei.)

A vasút korszerűsítési programja nemcsak a fővonalak modernizálását, magasszintű technikai fejlesztését írja elő, hanem azt is, hogy megfelelő ütemben korszerűsíteni kell a mellékvonalakat, a mellékvonalak vonó- és kocsiparkját.

A MÁV még 1967-ben két magyar és egy csehszlovák cégtől ajánlatot kért olyan kistengelynyomású motorkocsi tervezésére, amelyik egyaránt alkalmas személy- és tehervonat továbbítására. *A versenytárgyaláson a Ganz-MÁVAG tervei bizonyultak a legjobbaknak, s így a MÁV a Ganz-MÁVAG-nál rendelte meg — 21,6 millió forintos költséggel — a motorvonat, illetve -szerelvény prototípusát.*

A meggypiros szerelvényt — amely egy motorkocsiból és négy mellékkocsiból áll — az elmúlt napokban Budapest, Józsefváros és Kunszentmiklós—Tass közötti vonalon mutatták be a sajtó képviselőinek

Amint azt *Willmann Györgytől*, a Ganz-MÁVAG motorvonat tervezőiroda vezetőjétől megtudtuk, ez a szerelvény zárt egységként, személy- és poggyászszállításra alkalmas, összesen 356 ülőhellyel, de a 800 LE motorral felszerelt motorkocsi külön tehervonatot is továbbíthat. A tehervonat nagysága 40 tengely lehet. *A vonat legnagyobb sebessége 70, illetve a beépített áttételtől függően 100 kilométer/óra.* Az első két szerelvényt rövidesen átadják a forgalomnak és Kiskunfélegyháza—Szentes, valamint Szentes és Szolnok között közlekedik majd.

A MÁV 1970-ben még 8 ilyen szerelvényt vásárol a Ganz-MÁVAG-tól.

40 munkásév után

Kiss Sámuel, a dunakeszi járműjavító kézbesítője négy évtizeden keresztül szállította kerékpárjával, majd robogójával az üzemi postát. *A járműjavítóban Samu bácsit sokan szerették, s az üzem minden dolgozója jól ismerte.* Mindenki örült, amikor munkája elismeréséül *„Kiváló dolgozó"* kitüntetést kapott.

Az üzem dolgozói megérdemelt pihenéséhez hosszú életet és jó egészséget kívánnak.

A vasutasszakszervezet 25 éves történetéből I.

Az 1970-es esztendő kettős jubileuma a magyar vasutasoknak. Hazánk felszabadulásának, s a vasutasszakszervezet megalakulásának negyedszázados évfordulója. *A kettős ünnep alkalmas időpont arra, hogy feleleventsük a múltat, emlékezzünk az eredményekre, a nehézségekre, de a kudarcokra is.* Dokumentáljuk annak a tíz- és tízezer tisztségviselőnek, aktivistának, szakszervezeti tagnak a munkáját, akik dolgozó társaik nevében és megbízásából fáradoztak, hogy szervezetünk betöltse azt a feladatát, amelyet népünk, pártunk elvárt tőle.

A visszaemlékezés csupán vázlatos bemutatása annak a tevékenységnek, amelyet a vasutasokért folytattak elődeink, s folytatnak a mai aktivisták, társadalmi munkások. *Egyben köszönetnyilvánítás mindazoknak, akiknek része van abban, hogy ma szabad hazában a szocializmus teljes felépítésén munkálkodhatunk.*

A szervezkedés kezdete

A vasutas dolgozóknak a felszabadulás előtt csupán időszakonként volt valamiféle osztályharcos szervezetük. Minden legális lehetőségnek véget vetett az 1921. december 22-én titokban aláírt Bethlen—Peyer-paktum, amely kimondotta: *„A fölosztott vagy felfüggesztett szakszervezetek közül a közalkalmazottak, vasutasok és postások szakszervezetei vissza nem állíthatók."*

De a Szovjetunió hadserege a haza szabadságával együtt meghozta a vasutasoknak is a szervezkedés szabadságát, akik éltek is a lehetőséggel.

Az első legális üzemi szervezetek megalakítására nem Budapesten került sor. Amikor a főváros még német fasiszta iga alatt vergődött, 1944 november végén Szegeden, 1945 január elején pedig Debrecenben — az *Ideiglenes Nemzeti Kormány* székhelyén — már megkezdték a szakszervezet szervezését.

A főváros nagyobb részének felszabadítása után, a romeltakarítás kezdetével egyidőben, kisebb, egymástól független csoportok tárgyalásokat kezdtek Budapesten a vasutas és a rokon szakmákhoz tartozó dolgozók egységes szakszervezetének megszervezése érdekében.

A pesti Duna-part egy része és Buda még hadszíntér volt, amikor a BSZKRT-dolgozók, a szállítómunkások, vasutasok, hajósok és gépjárművezetők egy kis csoportja (a Kenyérmező utca 6. sz. alatt) a munkáspártok felhívására 1945 január végén, február elején megalakította a *Magyar Szállítási és Közlekedési Munkások Országos Szabad Szakszervezetének* központi szervét, az iparági elv érvényesítésének jegyében. Ez a megoldás azonban korainak bizonyult. *A szervezet életrehívói elsősorban régi, szervezett dolgozók, az illegalitásban is tevékenykedő harcosok voltak, akik a felszabadulás előtt valamilyen legális szakszervezetben dolgoztak.* Egy részük tagja volt az 1940—44 között Közüzemi Alkalmazottak néven működő vasutas szervezkedésnek.

Az önálló vasutasszakszervezet alakítására történt kezdeményezések között legszámottevőbb esemény 1945 áprilisában történt. A volt *Vasutas és Hajózási Klub* Csengery utcai épületében összeült a vasutas kommunista aktíva. Az értekezleten megvitatták a vasutasok és hajósok szakszervezetének megalakításával kapcsolatos tennivalókat. Ez azt is jelentette, hogy ezzel kiváltak a szállítási és közlekedési munkások szakszervezetéből.

A Szakszervezeti Tanács támogatásával április 22-én vasutas nagygyűlést hívtak össze, amelyen 26 évi kényszerű hallgatás után megalakult a *Magyar Vasutasok és Hajósok Országos Szabad Szakszervezete.* A fiatal szakszervezet semmiféle szervezeti formát nem örökölt. Keresnie kellett azt az utat, módot, amely legalkalmasabb arra, hogy a szervezkedés jogától hosszú időre megfosztott vasutasokat egységes szervezetbe tömörítse.

Az I. kongresszus

A törekvés nem volt hiábavaló: 1945. november 24-én a Vasas-székházban összeülhetett *a Vasutasok és Hajósok Országos Szabad Szakszervezetének első kongresszusa. A kongresszus értékelte a vasút újjáépítésében, a vasutasság összefogása érdekében tett erőfeszítéseket. Elfogadta a szakszervezet alapszabályát. Kimondották határozatilag, hogy a tagsági díj a fizetés 1 százaléka, amelyet hivatalból vonnak le.*

A kongresszus megválasztotta a központi vezetőség 19 és a felügyelő bizottság öt tagját, az elnököt, két alelnököt, a főtitkárt, a titkárt, a jegyzőt, a pénztárost, a két pénztári ellenőrt, a tíz szakosztályi titkárt és a hat területi titkárt. Ebben az időben a szakszervezet taglétszáma már elérte a 68 ezret. Az I. kongresszus nem lebecsülendő eredménye, hogy szemben a kisgazdapárt próbálkozásaival, a megválasztott vezetőség teljes egészében a két munkáspárt tagjai sorából került ki.

A fiatal szakszervezet erejét kezdettől gyengítették a frakcióharcok, s nemegyszer a pozíciókért folyó küzdelem, a pártok versengése a befolyásuk növeléséért. *Ezek a nehézségek csak emelik az értékét annak a hallatlan erőfeszítésnek, amelyet a kezdeti időkben végzett a szakszervezet egyrészt a dolgozókról való gondoskodásban, másrészt az újjáépítésre mozgósításban.*

A második világháború alatt a vasút katasztrofális helyzetbe került. A közlekedést ért károk összege 3,7 milliárd pengőre rúgott. Ebből a vasutat ért kár összege 2,9 milliárd volt.

A vasút 70 000 járművéből 48 880 került külföldre. Az itthonmaradt járművek nagy része használhatatlan volt. *A mozdonyoknak 60,5, a motorkocsiknak és sínautóknak 82,7, a személy- és kalauzkocsiknak 55,8, a teherkocsiknak 43 százaléka javításra vár.* Elpusztult vagy megsérült a vágányhálózat 35,6, az alagútak 10,4 százaléka.

A vasúti épületek 28 százaléka teljesen tönkrement. A 16 millió légköbmétert kitevő épületekből mindössze 7 millió maradt használható állapotban. 1064 híd és áteresz pusztult el 21,5 kilométer hosszúságban. Valamennyi Duna- és Tisza-híd felrobbantva. A távbeszélő hálózatnak fele elpusztult. 358 biztosítóberendezésből 230 ment tönkre. A háború végére mindössze 7000 kocsi és alig 450 mozdony maradt futóképes állapotban.

1945 májusában, júniusában a vasút helyzetét a súlyos háborús pusztítások jellemezték. A vasútvonalak helyreállítása ugyan már megindult, hiszen a vasúthoz való ragaszkodás, az élniakarás a felszabadulás percétől ott élt a vasutasokban! *Alighogy elvonult a front, a szovjet csapatokkal együtt hozzáfogtak a vasút építéséhez, hogy az életet jelentő közlekedés — bármilyen nehézségek árán is — meginduljon.*

Sem a telefon, sem távíróösszeköttetés nem volt még, az egyes állomások, küldöncök útján érintkeztek, február 5-én a Nyugati pályaudvarról mégis elindult az első munkásvonat Vácra. Pár nap múlva megindult a személyforgalom Budapest és Szolnok között.

(Folytatjuk.)

25 éve történt

Személyvonat indul Vácra

A NÉMET HADVEZETŐSÉG rendkívül fontos hídfőnek tekintette és használta fel Budapestet, Bécs és Dél-Németország kapujának védelmében. Erre utal az a tény is, hogy a náci egységek a Budai Várban meg akkor is körömszakadtáig védték állásaikat, amikor már minden kapcsolatuk megszakadt a külvilággal. Elszántságuk mindenekelőtt azzal magyarázható, hogy *Hitler* megígérte: *bármely áron felmenti őket.* A németek a Führer parancsára valóban mindent megpróbáltak, hogy a Budán körülzárt erőiket kiszabadítsák a szovjet hadsereg Budapest köré vont „acélgyűrűjéből", de próbálkozásaik sorra kudarcot vallottak.

●

Miközben a szovjet katonáknak Budán pincéről pincére, lakásról lakásra kellett a fasiszták ellenállását leküzdeni, Pesten már teljes erővel megindult a halott város életrekeltése. *„Elhamvadt Budapest a népünk felszabadításáért vívott élethalálharcban. Füstbe, vérbe, könnybe borult a város. Mint tépett erek tátonganak a vízvezetékek csövei, hevernek a villany- és távíródrótok, a szétszakadt vasutak. Mint tört csontok horpadnak a hidak. Ezernyi gránát tépte testében alig lobban az élet."* — írta február második felében a főváros első napilapja, a *„Szabadság".*

AZ ESZTELEN ROMBOLÁS, a fasiszták vandál pusztítása következtében a pesti nagypályaudvarok és fűtőházak különösen súlyos károkat szenvedtek. Az *Északi fűtőházban* — ma Hámán Kató Vontatási Főnökség — az „A" fűtőház teljesen, a „B" félig lerombolva, a mozdonyok és berendezések felrobbantva. A *Keleti* és a *Nyugati pályaudvar, Rákosrendező, Józsefváros és Ferencváros* vágányhálózatában alig akadt néhány használható vágány, berendezés. Ilyen állapotok fogadták mindenütt azokat a vasutasokat, akik Pest felszabadulása után mindennap rendszeresen bejártak szolgálati helyükre. *A forgalmi osztály például már január 19-én megkezdte működését.* A romok eltakarítása, az elhagyott állomások benépesítése azonban felsőbb utasítás nélkül is megkezdődött. Azokban a nehéz napokban mindenki tudta: *vasútról, forgalomról addig nem lehet szó, amíg a sínek felszaggatva, a hidak, műtárgyak felrobbantva, a pályaudvarokon kocsi- és mozdonyroncsok egymás hegyén-hátán vannak.*

A helyreállítás főként arra irányult, hogy a felrobbantott hidak helyett ideiglenes áthidalásokat készítsenek, a nyílt pályát és néhány állomási vágányt használható állapotba helyezzenek. A lerombolt szolgálati helyek és berendezések helyreállításánál bizony nemegyszer nagy találékonyságra volt szükség ahhoz, hogy a forgalom megindulásának minimális feltételeit biztosíthassák.

A FELSZABADULT ORSZÁGRÉSZBŐL január végén már mindennap érkezett élelmiszer az éhező Budapestnek. Pedig a vonatok fogadása még sok veszéllyel járt. A németek ugyanis a Pestre érkező szerelvényekben a szovjet hadsereg utánpótlását vélték, ezért, ha mozgást észleltek a pályaudvarokon, *Budáról aknával lőtték a pesti oldalt. Így történt ez január 31-én is, amikor Kőbánya-Alsó felől a Nyugati pályaudvarra tartott egy 16 vagonból álló tehervonat.* Mivel a mozdonyvezető a bombáktól, lövedékektől felszabadult pályatesten nem látta biztonságosnak a behaladást, az Állatkert sarkánál megállt és leszállt a gépről, hogy tájékozódjon. Alig tett meg néhány métert, aknák csapódtak be a mai *Dózsa György* úti aluljáró környékén. Szerencsére a mozdonyszemélyzetből senki sem sérült meg, s a szerelvényben sem keletkezett kár. Így az aknatűz befejezése után, a Nyugati dolgozóinak segítségével *óvatosan bejárhattak a III-as raktárhoz, ahol nyomban megkezdődött a Békés megyéből érkezett élelmiszer kirakása.*

A szovjet hadiforgalom lebonyolítása és a létfontosságú élelmiszerszállítmányok mellett *február első napjaiban már napirendre került a polgári személyszállítás is.* A pesti üzemeknek, a termelés mielőbbi megindításához munkáskézre volt szüksége. A vasutasokra várt az a feladat, hogy biztosítsák a Pest környékén lakó munkások be- és kiszállítását. Fokozódott az igény a távolsági közlekedés iránt is. A Keleti és a Nyugati pályaudvaron minden nap nőtt azoknak a száma, akik vidékre szándékoztak utazni.

A MAGYAR VASUTASOK, munkások és tisztviselők, csákánnyal, lapáttal — kinek mi jutott — dolgoztak a pályatesteken, a pályaudvarokon, a fűtőházakban és a javítóműhelyekben, hogy a megbénított vasutat életrekeltsék. *Hogy rongyos volt a cipő, hiányos a ruházat, elégtelen az élelem, ki törődött akkor ezzel?* Mindent kárpótolt a munka eredménye, a kollektív alkotás sikere. Nekik, a helyreállítás névtelen hőseinek köszönhető, hogy napról napra nőtt a helyreállított vasúti pályák hossza, a megjavított kitérők, újjáépített mozdonyok és vasúti kocsik száma. *Az ő áldozatos munkájuk és a szovjet hadsereg vasúti osztagainak segítsége tette lehetővé, hogy 1945. február 5-én a Nyugati pályaudvar és Vác között elindult az első munkásvonatpár.* Mintha megismétlődött volna a történelem. Ismeretes ugyanis, hogy 1846-ban, az első gőzüzemű vasútvonal is *Budapest—Vác* között nyílt meg.

AZ ELSŐ MUNKÁSVONATPÁRT másnap, harmadnap újabbak követték, majd — Budapest—Cegléd—Szolnok között — a távolsági forgalom is megindult. *Február 15-én, a 628. számú vonat Szolnokon át Debrecenig első ízben továbbított postai levélzárlatot.* Február második felében a Keleti pályaudvar és Gödöllő, valamint Aszód és Hatvan között is fogalomba helyezték két személyvonatpárt. A személyszállító vonatok napi vonatkilométer teljesítménye ebben a hónapban már elérte a 2337 vonatkilométert.

Visi Ferenc

Húsz éve szakszervezeti bizalmi, tíz éve szocialista brigádvezető

Hozzászólás „A szakszervezeti munka alappillére" című cikkhez

KÉT ÉVTIZEDE VÉGZEM a dolgozók bizalmából szakszervezeti munkámat. Több ízben vettem részt esti, vagy bentlakásos szakszervezeti iskolán. Mint szakszervezeti bizalmi és mint szocialista brigádvezető foglalkozom munkatársaim ügyeivel, panaszaival és képviselem 20 főből álló csoportomat. Egyaránt figyelemmel kísérem politikai és szakmai képzésüket. Készséggel adok felvilágosítást ügyes-bajos dolgaikban.

Feladataim közül legfontosabbnak az agitációs és nevelőmunkát és a szocialista munkaverseny révén a termelést segítő munkámat tartom. Mert jól dolgozni, versenyezni meg kell tanítani a dolgozókat.

Abban a szerencsés helyzetben vagyok, hogy mint szakszervezeti bizalmi és mint brigádvezető egyaránt feladatom megismertetni a dolgozókkal a munkavédelmi szabályokat, az állomás technológiáját, hogy a szerelvények időben, kellően előfűtve és összeállítva kerüljenek a vonatindító vágányokra.

Célunk a szolgálati helyünk éves tervfeladatainak teljesítése, amit negyedéves bontásban kapunk meg. Ez határozza meg, hogy egy adott tervidőszakban legfontosabb tervtényezőinket — menetrendszerűség, átlagos terhelés, kocsitartózkodás, árutonna stb. — mennyire kell teljesíteni.

MUNKÁNK SZOROS KAPCSOLATBAN VAN az igazgatóság és a vasút egészének tervével. *Minden év januárjában csoport-, illetve brigádértekezlet keretében készítjük el vállalásunkat a hármas jelszó alapján.*

A munkára vonatkozó vállalásaink megtételéhez a szakszervezeti bizottságon kívül a szolgálati vezető ad segítséget. Brigádunk részt vesz a túrok közti versenyben, amelyet tíznaponként értékelünk.

Az önművelésre vonatkozó vállalásunkban egyrészt szakmai tudásunk bővítése, az időszakos forgalmi vizsgákon az átlagos vizsgaeredmény 1—2 tizedes javítása, egyénileg szakvizsgák megszerzése a VII., VIII. általános iskola elvégzése, szakszervezeti vagy párt politikai iskolán való továbbképzés szerepel.

Bizalmi csoportom tagjainak többsége fegyelmezett, szorgalmas dolgozó. *Az előforduló kisebb hibákat igyekszem jó szóval, baráti hangnemben megszüntetni. Húszéves szakszervezeti munkám alatt sok emberrel kellett dolgoznom, de minden dolgozóhoz megtaláltam a megfelelő elvtársias hangot.*

A HAVONKÉNTI CSOPORTMEGBESZÉLÉST a szocialista brigád értekezlettel együtt tartjuk. Ott minden brigádtag beszámol szakvonali és társadalmi munkájáról. *Brigádnaplónk a kollektíva életének tükre.* Beírjuk az eredményeket, de beírjuk az esetleges hibákat is.

Csoportom minden tagja szervezett dolgozó, tagdíjukat rendszeresen fizetik. Munkámat segítik a csoportban dolgozó párttagok és azok a szakszervezeti tagok, akik szívesen és lelkesen végeznek társadalmi munkát. *Kollektívánk több tagja részesült Kiváló Dolgozó és ennél magasabb kitüntetésben.*

Beteg munkatársainkat rendszeresen meglátogatjuk. A szolgálati vezető kikéri véleményemet. Viszont én is rendszeresen tájékoztatom a dolgozók hangulatáról. Csoportunk rendszeresen olvassa a Magyar Vasutast. 1970-től áttértünk az előfizetéses rendszerre.

Munkámat nemcsak dolgozótársaim, hanem a szolgálati felsőbbség is elismeri. Többször kaptam Kiváló Dolgozó kitüntetést és 1963-ban a Szocialista Munkáért Érdemérmet.

CSOPORTOM BIZALMÁT a továbbiakban is odaadó, jó munkával igyekszem kiérdemelni.

Kósa János,
Miskolc, Tiszai pu.

Dicséretet érdemelnek

Az elmúlt időszak zord időjárása ellenére is a tapolcai vasutasok mindent megtettek azért, hogy állomásukon ne álljon üres, kihasználatlan vagon. *Amikor a tapolcai erdészet üres kocsikat kért, Szukics József főintéző, állomásfőnök, Gotthárd István szakszervezeti bizottsági titkár, Csiszár János és Szivler Ferenc váltóőrök* lapátot ragadtak és — félcipőben — kiásták a hóban álló üres vagonokat, majd egyenként kézi erővel tolták oda a rakterületre.

Reggeltől délutánig tartott a munka a hóviharban. De az igényelt 6—8 üres vagont megrakhatta az erdészet és a legközelebbi tehervonat már vihette is azokat Budapestre. *A négy vasutas önfeláldozó munkája dicséretet érdemel.*

Bognár Károly
Tapolca



PRESSZÓKÁVÉ, KAKAÓ, HIDEG UDITÓ ITALOK, BUFÉÁRUK, CIGARETTA, LEVELEZŐLAP, BELYEG.

Az utasok gyors kiszolgálását biztosítják a pályaudvari automaták

ANKÉT A TECHNIKA HÁZÁBAN

A fiatal mérnökök helyzetéről tanácskoztak

A vasútnak szüksége van a jól képzett és jól dolgozó fiatal mérnökökre, s ahogy telnek az évek, ez az igény csak növekedni fog. *Évről évre több és több feladat vár az ifjú műszakiakra, hiszen 1975-ig korszerűsíteni szeretnénk a vasúti törzshálózatot, s ez mintegy 220 állomáson már az új, modern biztonsági berendezések felszerelését jelenti.*

A Közlekedéstudományi Egyesület rendezésében a fiatal vasútmérnökök helyzetéről tanácskoztak a Technika Házában. *Urbán Sándor, a Vasúti Főosztály 9. szakosztályának vezetője előadásában hangsúlyozta, hogy ha eredményesen akarunk dolgozni, akkor feltétlenül szükséges, hogy a munka szervezését illetően gyökeres változás történjék.* Ha ez nem valósul meg, akkor hiába importálunk drága berendezéseket és hiába akarjuk modernizálni a vasutat, nem fog menni.

Van még javítanivaló

— Hosszú évekre el vagyunk látva munkával — folytatta *Urbán Sándor.* — Helytelen lenne azonban, ha csak előre néznénk. Nem árt visszapillantani az elmúlt időszakra, és megvizsgálni fiatal mérnökeink eddigi tevékenységét.

— Meg kell állapítani, hogy még a mai műszaki színvonalon is gyakoriak a hibák. *Békéscsabán például 1969-ben végeztek el olyan munkákat, amelyeket az átadáskor, 1963-ban kellett volna.* Cegléden a fénysorompókat azért adták át késve, mert nem volt megfelelő szakember.

— Elterjedt az a téves nézet, hogy a hibákat csak kijavítjuk, de nem keressük a kiváltó okokat. Erre is van „magyarázat", s ez helyenként változik. Van, ahol a korábban elkövetett hibákat próbálják elkendőzni, másutt úgy gondolják, hogy elég egy műszerész, az majd kijavítja. Pedig nem elég! Mérnök kell, minél több.

A fiatal mérnökök — hangsúlyozta az előadó — csak akkor találják meg számításukat, ha ehhez megfelelő támogatást kapnak. A gyakorlat azt mutatja, hogy a közvetlen főnökök befolyásolják legjobban a fiatalok munkahelyi közérzetének alakulását. Van rá jó példa: Miskolc vagy a Központi Főnökség. De bőven akad rossz is. Az utóbbit talán legjobban az Építési Főnökség szolgáltatja. *Négy éve külön ankétot tartottunk részükre. Rengeteget panaszkodtak a fiatalok a szervezetlenségre, az idejét múlt módszerekre, és úgy érezték, hogy háttérbe szorították őket.* Négy év hosszú idő, de az eltelt időszakkal nem áll arányban a főnökség fejlődése. Lényegében nem léptek előre. Bizonyítja az is, hogy az akkori fiatal mérnökök legtöbbje már hátat fordított az Építési Főnökségnek.

A vidékiek helyzete

A bevezető előadás után hozzászólások következtek:

— Naiv voltam, amikor mint mérnök kiléptem az egyetem kapuján — mondotta elsőként *Bede Zoltán miskolci mérnök.* — Azt hittem, kutatással, fejlesztéssel és tervezéssel foglalkozhatom majd. Ebből azonban semmi sem valósult meg. Ugy gondolom, azért, mert vidéken dolgozom. Az lenne a javaslatom, hogy a kisebb kaliberű tervezési munkákat adják ki a vidéki mérnököknek. Vagy pedig egy-egy feladat megoldására hirdessenek országos pályázatot. A beérkezett pályaművek közül ki lehetne választani a legmegfelelőbbet.

Baracza Mátyás, Miskolc: Két éve végeztem. Ugy érzem, hogy jobban tudnék fejlődni, ha a továbbképző tanfolyamok alaposabbak lennének, és egyre inkább kapcsolódnának egy-egy meghatározott témához. *Az önképzés nem ad kellő magabiztosságot. Ezért is vélem szükségesnek, hogy a tanfolyamok minőségben változzanak.*

Gombás Lajos, Pécs: A vasút fejlesztése, amit a bevezetőben a szakosztályvezető elvtárs említett, valóban ad perspektívát. Viszont tőlünk a két éve belépett hat mérnökből már hárman eltávoztak. Ez a mondottaknak az ellenkezőjét bizonyítja. Gyenge a műszerparkunk minősége és rengeteg az adminisztrációs munkánk.

Bögös László, Jobbparti Főnökség: Vagy később kapjuk meg, vagy egyáltalán nem az új berendezések műszaki dokumentációját. Igy nem tudunk felkészülni azok fogadására.

Szabó László, Szombathely: Három éve végeztem. Jónak tartom azt, hogy a fiatal mérnököket már a kezdet kezdetén önálló feladattal bízzák meg. *Soknak tartom azonban a kéthónapos forgalmi gyakorlatot. Tanuláshoz a két hónap megfelelő, de ahhoz, hogy az irodában ülve ismerkedjünk a forgalom irányításával, elegendőnek tartanék két hetet is.* Lehet, hogy azért, mert vidéki vagyok, de én is úgy érzem, hogy nincs meg a kellő fejlődési lehetőség. S ez vonatkozik a fizetésre is.

Móczár László, Távközlő Fenntartási Főnökség: Az előttem hozzászóló vidéki kollégáimnak, akik úgy érzik, hogy háttérbe szorítják és elnyomják őket, csupán egy példával válaszolnék. A budapestiek és a vidékiek közötti civódások megszüntetésére meghívtuk a vidékieket főnökségünkhöz, hogy az egyes problémákat megbeszéljük. A meghívásnak csak a szegedik tettek eleget.

Lesz változás

A hozzászólások után a szakosztályvezető válaszolt a kérdésekre, és egyben az írásban beadott hozzászólásokra is. *A vitában és az írásos anyagokban az erkölcsi megbecsülés és az anyagi ösztönzés hiányát, a nem kellően körülhatárolt munkaköröket vetették fel, és azt, hogy kevesen vannak fiatalok felelős beosztásban.* De megemlítették, hogy sokszor gátolja az előrehaladást az idősebbek pozícióféltése. A szakosztályvezető elvtárs szerint ezek a problémák valóban fennállnak, előfordulnak, De nem általánosak. Emlékeztetett arra, hogy a jelenlegi vezető gárda szintén fiatal. Néhány évvel ezelőtt még ők vetettek fel hasonló aggodalmakat.

Az anyagi problémákra válaszolva, elmondotta, hogy az átlagbér-gazdálkodásról a vasút áttér a bértömeg-gazdálkodásra. Ez több lehetőséget nyújt anyagi szempontból. Meg kell szabadulni minden felesleges, nem oda való, munkáját rosszul végző szakembertől, s ha a helyi vezetők jól élnek jogaikkal, akkor a fiatal, megfelelő munkát végző mérnökök anyagilag elégedettek lesznek.

Annyi mérnökünk nincs, amennyi kellene — fejezte be Urbán Sándor. — Ezért ő is azt javasolta, hogy a megoldatlan feladatokat pályázat formájában adják ki, s ez meghozza majd a kívánt eredményt.

Zsoldos János

A jubileum tiszteletére

— Na, itt sem lesz sok szerencsém! — gondoltam magamban, amikor sorra kopogtattam a békéscsabai csomópont különböző hivatalos helyiségeibe. Az állomásfőnök tanulmányi szabadságon volt, a párttitkár — úgyszintén. A szakszervezeti bizottság titkára értekezleten. *Kádár Pál pályafenntartási főnökben, Nagy Zoltán állomásfőnök-helyettesben, valamint a fűtőházi vezető mérnök, Fülöp Imrében azonban kitűnő partnerekre találtam.*

Kevés a munkaerő

— Ha a tavalyi eredményekről beszélünk, jobb talán, ha előbb az eredménytelenségről szólunk — kezdte *Kádár Pál.* — Nálunk például krónikus a munkaerőhiány. Tavaly az engedélyezett létszámunk 790 fő volt, de az év végén csak 676-an dolgoztunk. S a hiányzók mind fizikai munkások voltak. Akad a fővonalon olyan szakaszunk is, ahol csupán három (!) munkás dolgozik. *A termelőszövetkezetek egyre jobban húzzák vissza az embereket. Na de talán a nemrég megigért bérrendezés valamit javít a helyzeten.*

— Mi sem állunk sokkal jobban — tette hozzá *Nagy Zoltán.* — Nálunk pillanatnyilag 68 fő a hiány. Ennek tudható be például, hogy az idén még egyszer sem tudtunk háromnál több tartalékkal dolgozni.

— S akkor mit szóljunk mi — vetette közbe *Fülöp Imre.* — Nem elég, hogy mi is létszámhiánnyal küzdünk, még a környező vonalakra is nekünk kell biztosítani kisegítőket. Sőt, még a forgalomnak is kölcsönadunk embereket. A legutóbb kettő ott is ragadt.

— Na persze, ami igaz, az igaz, mindezek ellenére nem állunk rosszul — vette át ismét a szót *Kádár Pál.* — Az őszi méréseknél sok helyütt javulást állapítottak meg, bár a fővonal állapota romlott. Emiatt aztán el is estünk a kiváló főnökség címtől.

— A tervet általában mi is teljesítettük — hangsúlyozta *Nagy Zoltán.* — *A legtöbb mutatónk 100 százalék felett van, csak a helyből induló tehervonatok százalékaránya csökkent jelentősen.* S már sorolta is az adatokat. Ezekből kiderül, hogy a tranzitforgalom emelkedett, az átmenő vagonok és a helyből induló kocsik száma pedig csökkent.

A gazdasági mutatókat túlteljesítették

A változásoknak több oka is van. *Igy például az autóközlekedés egyre növekvő kapacitása, a határállomások javuló rakodómunkája, s nem utolsósorban az a tény, hogy az új szolnoki teherpályaudvar mind nagyobb mértékben tehermentesíti Békéscsabát.* Ugyancsak befolyásolta az eredmények alakulását az a körülmény, hogy tavaly az előszállítások elmaradtak, az év végén viszont sokszor nem volt üres kocsi.

— A gazdasági mutatókat egy kivételével mi is túlteljesítettük — vélekedett *Fülöp Imre* —, s erre törekszünk 1970-ben is. Ránk azonban még egy külön feladat is vár. *A tervek szerint a következő ötéves tervben végrehajtják a Budapest—Békéscsaba vonal villamosítását, s az előkészületekhez már most hozzá kell kezdenünk.*

A feladatok természetesen nem csökkennek az állomáson és a pályafenntartásnál sem. Az utóbbiak áttérnek a nagygépes vágányszabályozásra. *A csomópont mindhárom munkahelyén egyébként a feladatok végrehajtása, sőt, túlteljesítése zömmel a szocialista brigádokra vár.*

A pályafenntartásnál a Kossuth brigád már 1967 óta aranykoszorús, s az idén újabb két brigád szerezheti meg ezt a kitüntetést. *Az állomás 484 fővel dolgozó 28 brigádja közül eddig 7 zászlót, 9 bronz-, 3 ezüstjelvényt nyert, 9 pedig először indult harcba a megtisztelő címért.*

Dobó István

Megkezdődött a Déli pályaudvar átépítése

Másfél milliárdos beruházás két ütemben — Egységes építészeti komplexum A forgalom és a műszak felkészült

(Folytatás az 1. oldalról.)

ház — 21, illetve 31 emelettel —, amely a pályaudvar négyszintes üzemi épületének Vérmező felőli oldalán emelkedik majd.

A MÁV-nak ebben az úgynevezett központi intézeti székházában különböző hivatalok, tudományos intézetek kapnak helyet. Ide kerül a gépi adatfeldolgozó, a Szabványügyi Hivatal, a vasút tájékoztatási központja.

Az új épületekben természetesen minden olyan szolgáltatást megtalálnak az utasok, amelyek a kulturált utazás feltételeihez tartoznak, — étterem, fodrászat, virágüzlet postahivatal, IBUSZ utazási iroda stb., — és a vasút dolgozóinak is korszerű munkahelyei, öltöző, fürdő, étkező helyiségek lesznek itt.

Az építkezés idején persze sok nehézséget kell legyűrni a Déli pályaudvar vasutasainak. Hogyan fogadták a nagyarányú építkezés hírét?

Már most, a két vágány rövidítése is nehezítette szolgálatunkat: hosszabb szerelvényeket az I. és a II. vágányra nem fogadhatnak (az érkező vonatok utolsó kocsijai nem „lépnek le" a szigetelt sínről), s az utasokra is még több figyelmet kénytelenek fordítani. *A pénztárakat az üvegcsarnokból ideiglenesen át kell telepíteni az Alkotás utcai oldalra, az úgynevezet fűrészfogas kijárókhoz, és még számos hasonló problémával néznek szembe.*

Javulnak a munkakörülmények

— Állomásunk dolgozói felkészültek a megnövekedett feladatokra — mondja *Török István* és szavait a pályaudvar szakszolgálati vezetői is megerősítik. — Abban minden itt dolgozó vasutas egyetért, hogy a Déli rekonstrukciójára nagy szükség van. A szolgálat minél tökéletesebb ellátásának módszereiről — az új körülmények figyelembe vételével — már szó esett a legutóbbi párt- és szakszervezeti taggyűléseken, műszaki konferenciákon, illetve a termelési tanácskozásokon.

Nagyra értékelik azt is, hogy az építkezések eredményeként végül munkakörülményeik — szociális és kultúrális helyzetükkel együtt — lényegesen javulni fognak. A párt- és szakszervezeti vezetők pedig, teljes egyetértésben a szakszolgálatok irányítóival, felelősséget éreznek azért, hogy a fűtőház szanálásával egyidőben minden vontatási dolgozó sorsa megnyugtatóan alakuljon, áthelyezésüknél egyéni érdekeiket is figyelembe vegyék.

A távlat ismeretében

A kidolgozott tervek megvalósítása során a tervezők és a kivitelezők is készek minden tőlük telhetőt elkövetni, hogy a lehetőséghez mérten minél zavartalanabbul végezhessék munkájukat a forgalmi és a műszaki szolgálat dolgozói — halljuk *Patakfalvi Lászlótól, a MÁV Tervező Intézet főmérnökétől és Kővári György főtervezőtől.* — Részben ezzel függ össze, hogy a MÁVTI munkatársainak az a kollektívája, amely a Déli pályaudvar rekonstrukciójával foglalkozik, itt rendezte be műtermét — mondhatnánk: főhadiszállását — az érkezési oldalon, az öreg fűtőházzal szemben. Igy állandóan a helyszínen tartózkodhatnak.

A műteremben dolgozó szakemberek munkájáról ezt mondja *Kővári György,* aki annakidején a Déli homlokzati üvegcsarokát is tervezte:

— A tervezés folyamatos. A tervek egy része már végleges, amit a legfelsőbb szinten minden illetékes elfogadott, de ezen a fő terven belül vannak még nem végleges részterveink is, amelyek még ezután kerülnek jóváhagyásra. *A legfényegesebb ebben a munkában, hogy ami a Déli rekonstrukciójánál történik, az az egész egy egységes építészeti kompozició. vagyis: építkezés mai elvek szerint, korszerű módszerekkel, eszközökkel, anyagokkal, jól átgondolt és hosszú évekre meghatározott távlat ismeretében.* Csoportunkban valamennyi szakág képviselve van — gépészet, statika, építészet stb. — és ahhoz is megvannak a feltételek, hogy összhangban dolgozhassunk azzal az út- és térépítési folyamattal, amit a főváros végeztet ezen a környéken. *Igaztalan az a mende-monda, hogy a MÁV terjeszkedése miatt kipusztítjuk a Vérmező fáit, bokrait. Miattunk egyetlen fa sem lesz kivágva,* mivel a Vérmező kismértékű megcsonkítása az útrendezés miatt történik. Ellenben kijelenthetem, hogy a MÁV életében ilyen egységes, egész építészeti komplexum megvalósítására eddig még soha nem került sor...

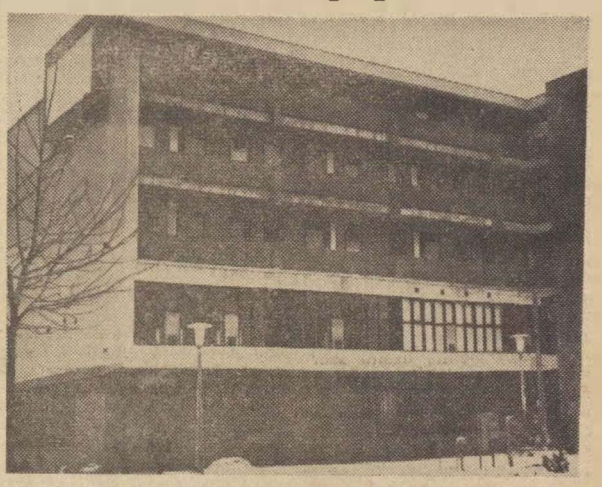
Módosítások mellőzve!

Izgalmas, szép feladat a vasutas tervezők szempontjából a kivitelezőkkel és más tervezővállalatok kollektíváival kialakítani a lehető legszorosabb együttműködést. A metró — amely elkerülhetetlenné tette a most kezdődő munkát — az UVATERV szakembereinek képzelése szerint épül. *A Délinél kialakuló közúti közlekedési csomópontot és a teljes úthálózatot a BUVATI és a FÖMTI tervezte.* A MÁV Tervező Intézete által kidolgozott tervek megvalósítója a KÉV, amely még vagy 70—80 alvállalkozót foglalkoztat. A jól megszervezett koordináció ismeretében — sok keserves, régebbi tapasztalat nyomán — most határozottan jelentik ki a MÁVTI szakemberei: — A Déli rekonstrukciója során végre elérjük, hogy nem lesz szükség a munkát zavaró tervmódosításokra...

S ez — ha valóban így lesz — csakugyan hozzájárul ahhoz, hogy a vasút forgalmi és műszaki dolgozói az építkezés időszakában is nyugodtan, fegyelmezetten végezhessék szolgálatukat.

Kovács József

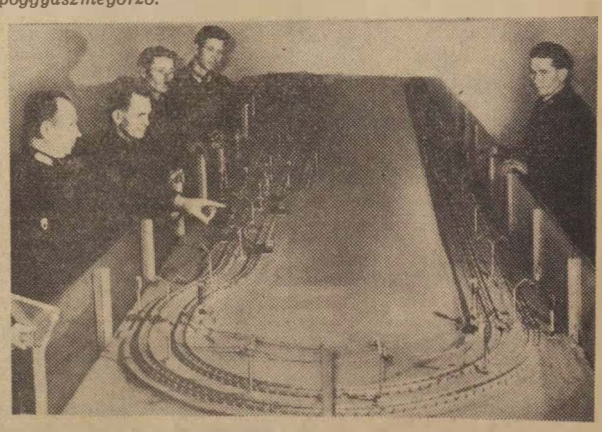
Debreceni képriport



Az elmúlt napokban adták át Debrecenben a vasutas dolgozók klubját. A félmillió forintos beruházással készült épület földszintjén és első emeletén a könyvtár, a nyugdíjas klub, a kártyaszoba és egy modern előadóterem kapott helyet, míg a felső szinteken vasutas-lakások épültek.



Debrecen állomáson február 1-én készült el az első korszerű poggyászmegőrző.



Debrecen állomás oktatótermében egymillió forintos költséggel oktatási célokat szolgáló, teljesen modern terepasztal készült.

(Laczkó Ildikó képriportja.)

Hanyagság, felelőtlenség vagy mind a kettő?

Sokszor elmondtuk és leírtuk, de nem elégszer: az üzemi balesetek megelőzésének fontos feltétele, hogy minden balesetről tudomást szerezzünk, feltárjuk az előidéző okokat, körülményeket, azok tárgyi és személyi tényezőit, s a műszaki, gazdasági vezetőkkel együtt hatékony intézkedéseket tegyünk hasonló balesetek megelőzésére.

Ennek elősegítését célozza az üzemi balesetek bejelentésére, nyilvántartására és vizsgálatára vonatkozó 3/1967. (VII. 21.) SZOT számú Szabályzat, amelynek kiadását a balesetek kivizsgálási rendszerének megváltoztatása, a szakszervezet jogkörének növelése, a sérült dolgozókra hátrányos vállalati intézkedések megelőzése indokolta. Ennek ellenére még a súlyos kategóriába tartozó baleseteknél is előfordul, hogy a vizsgálatot csak felszólításra kezdik meg. Ez többnyire a forgalmi szakszolgálatnál jellemző és olyan esetekben, amikor a sérült más szolgálati hely dolgozója. Az indoklás rövid és tömör „nem a mi emberünk, vizsgálja a honos szolgálati hely".

Súlyos mulasztás

Gyakori még a vizsgálat elhúzódása, sőt csűrése-csavarása, amellyel a felelősséget a sérültre igyekeznek hárítani, illetve a balesetért felelős vezetőket a következmények viselése alól felmenteni. Egyesek számára az sem jelent akadályt, hogy ezzel a sérültet törvényes jogai érvényesítésében hátrányos helyzetbe hozzák. *Az is előfordul, hogy a baleset jegyzőkönyvi felvételének elmulasztása miatt a sérült dolgozó táppénze a meghatározott idő után lejár, s így mindennemű anyagi juttatás nélkül magára marad.*

Annak igazolására, hogy a leírtak nem általánosításon alapulnak, szolgáljanak bizonyításul az alábbiak.

A józsefvárosi pályafenntartási főnökség XV., pályamesteri szakaszának létszámába tartozó *Hideg András asztalos, 1969. január 22-én, baleset következtében olyan súlyosan sérült, hogy a mai napig sem tud beszélni.* Szakszervezetünk munkavédelmi felügyelősége az esetről 1970. január 20-án szerzett tudomást, amikor a főnökség mulasztása miatt, (a vizsgálat be nem fejezése) kétségessé vált a táppénz folyósítása. A vizsgálatot a főnökség biztonsági megbízottja végezte. *A baleset másnapján felvett jegyzőkönyvből egyértelműen kitűnt, hogy a sérült létráról esett le, de arra való hivatkozással, hogy Hideg András — mert nem tud beszélni —, nem hallgatható ki, a baleset vizsgálatát nem fejezték be.*

A magyarázat sántít

Közben a biztonsági megbízott megbetegedett, így a vizsgálat befejezését senki nem szorgalmazta addig, amíg a VSZT előadó a sérüléstől számított 300. napon a Nyugdíj Hivatalt meg nem kereste a bejelentéssel. *Ekkor aztán lett szaladgálás, sőt fegyelmi elrendelés is.* Közben a tanúk megváltoztatták eredeti vallomásukat. Ennek alapján a főnökség a véleményes jelentést azzal zárta le és ezt idézzük: *„Bármennyire szerette volna a kijelölt bizottság a baleset körülményeit tisztázni, szemtanúk hiányában és az egyéves időtávolban nem lehetett. A baleset körülményeire egyedül a sérült tudna felvilágosítást adni, ami egyelőre sajnos nem sikerült."*

Ez aztán magyarázat a javából.

Az ügy mégis lezárult, de nem a főnökség és a helyi szakszervezeti bizottság jóvoltából, hanem a területi bizottság munkavédelmi felügyelőjének intézkedésére így sikerült a sérült részére táppénzt folyósítani. Az ügyben vétkes vezetők — *Csiszér Lajos pályafenntartási főnök, Dombóvári József vezető mérnök és Lackó László pályamester* — pedig 500—500 forint büntetést fizetnek. A kiszabott bírság talán figyelmeztető lesz arra, hogy hasonló esetek a főnökség területén ne ismétlődjenek meg.

A következő eset sem dicséri a vezetők és a helyi szakszervezeti bizottság munkavédelmi felügyelőjének eredményes munkáját.

A székesfehérvári pályafenntartási főnökség seregélyesi pályamesteri szakaszának létszámába tartozó Kovács József pályamunkás 1969 február hónapban tetőről leesés következtében sarokcsontrepedést szenvedett. *A balesetről jegyzőkönyv nem készült, mert a pályamester, a főnökség biztonsági megbízottja és a munkavédelmi felügyelő — mint ahogy ezt a területi bizottság munkavédelmi felügyelőjének utólagosan bevallották — a sérültet lebeszélték a jegyzőkönyv felvételéről.* Ugyanez a dolgozó 1969. október 14-én úti balesetet szenvedett, amiről szintén nem vettek fel jegyzőkönyvet. *Kajári József pályamester és Ambrus Lajos,* a pályafenntartási főnökség munkavédelmi előadója 500—500 forintos büntetést fizettek, Várkonyi Istvánt, a szakszervezet munkavédelmi felügyelőjét pedig szakszervezeti úton vonják felelősségre.

Az emberekkel is törődni kell

Ugyancsak Székesfehérvárott, de most már az állomáson kellett szabálysértési eljárást lefolytatni, mert 1969. december 26-án csonkulásos balesetet szenvedett dolgozó ügyében a baleset jegyzőkönyvezését elmulasztották és azt csak 1970. január 6-án a szakszervezeti központ munkavédelmi felügyelőjének utasítására végezték el. A mulasztást azzal magyarázták, hogy *„mivel a sérült a járműjavító dolgozója, így azt nem tekintik üzemi balesetnek, egyébként a jegyzőkönyvezés is a járműjavító feladata."*

A példa nem egyedülálló, mert szinte szóról-szóra ugyanez történt Kőbányahízlaló állomáson, ahol a Hídépítési Főnökség dolgozójával fordult elő — azonos körülmények között — csonkulásos baleset. Mindkét helyen a szalasztott kocsi okozta a balesetet.

A SZOT X. Plénuma alá*húzta, hogy harcolni kell „a minden áron termelni" szemlélet ellen és „bátran szembe kell szállni az olyan nézetű „szakemberekkel", akik csak a termelést tartják feladatuknak, vagy csak a gazdasági mutatókat ellenőrzik az üzemekben, de hogy a baleseti helyzet alakulása, a kötelező előírások, intézkedések betartása és végrehajtása hogyan megy, azzal nem törődnek."*

Levonni a tanulságot

Azok a lapok, melyre a SZOT X. teljes ülése határozatának fenti sorai íródtak, közel tíz esztendő távlatában már megsárgultak, de a megállapítás, a gondolat igazsága sajnálatos módon ma is teljes érvényű.

A felsorolt példák arra is rámutatnak, hogy a megnövekedett hatáskörrel és a jogok bővülésével nem élnek eléggé a helyi szakszervezeti szervek. Ennélfogva még mindig előfordulnak a sérült dolgozókra hátrányos intézkedések. Így kialakulnak a dolgozókban olyan jogos elképzelések, hogy panaszaikkal inkább a felsőbb szervet keresik meg, kérnek megoldást. Ez pedig nem növeli a helyi szervek tekintélyét. Ezen el kell gondolkodni.

Ami pedig a gazdasági vezetők felügyeleti szervét illeti, az a véleményünk, hogy a felsorolt példák alkalmasak arra, hogy a tanulságot minden vonatkozásban levonják és intézkedjenek hasonló esetek elkerülésére.

Takács József
a vasutasszakszervezet munkavédelmi felügyelője

Az újítók erkölcsi és anyagi elismerése

Az újítói alkotótevékenység eredményeként olyan értékes műszaki és üzemszervezési megoldások születnek, amelyek felhasználása, megvalósítása hasznos gazdasági eredményeket hoz. *Az újítók érdemet szereznek arra, hogy megfelelő erkölcsi elismerésben, illetve a hasznos eredmenytől függő anyagi elismerésben is részesüljenek.*

Az újításokra vonatkozó 57/1968. (XII. 19.) Korm. sz. rend. 4. §-a kimondja: *„az újítást hasznosító vállalat köteles az újítót az újítás hasznosítása folytán előállott hasznos eredménynek megfelelő erkölcsi és anyagi elismerésben részesíteni".*

A hasznosítással egyidejűleg az újító kérésére ki kell adni az újítói tanusítványt. Ezen fel kell tüntetni azt a szolgálati főnökséget, amely a javaslatot elfogadta, az újító nevét, az újítás tárgyát, a keletkezett hasznos eredményt és a kifizetett újítási díj összegét. Ezzel az újító igazolni tudja, hogy olyan műszaki, vagy üzemszervezési megoldást produkált, amely hasznos eredménnyel járt.

Az erkölcsi elismerés formái

Korábban sokan felvetették, hogy nem tudják elfogadott és hasznosított újításaik szerzőségét igazolni. *A jelenlegi rendelet biztosítja az újító részére a szerzőség igazolását. Mégis azt tapasztaljuk, hogy sokan nem kérik és így nem is kapják meg az újítói tanusítványt.*

Kiváló újító kitüntetést adományozhat a miniszter, az OTII elnöke, a SZOT-tal együttesen a nagy jelentőségű újítás szerzőjének, vagy a rendszeres újítói tevékenységgel eredményesen foglalkozónak. A kitüntetésnek három fokozata van: *arany, ezüst és bronz.*

A kitüntetés az elért hasznos eredmény vagy az újítás díjazása alapján adományozható. Külön szintet állapított meg a VUSZ 5. §. 3. a. pontja a műszaki fejlesztéssel hivatásszerűen foglalkozók és az e kategóriába nem tartozók részére. Az alábbi táblázat szemléletesen mutatja, hogy a műszaki fejlesztőktől nagyobb követelményt kérnek a kitüntetés adományozásánál, mint az egyéb újítóktól.

Hasznos eredmény alapján	Műszaki fejlesztéssel hivatásszerűen foglalkozók	nem hivatásszerűen foglalkozók
bronz	400 000 Ft	250 000 Ft
ezüst	800 000 Ft	500 000 Ft
arany	1.600 000 Ft	1.000 000 Ft
Díjazás alapján		
bronz	14 000 Ft	10 000 Ft
ezüst	26 000 Ft	17 000 Ft
arany	44 000 Ft	30 000 Ft

A magasabb fokozatú kitüntetés adományozásánál a korábbi kitüntetés alapját képző hasznos eredményt, vagy kifizetett díjat is figyelembe kell venni.

A feltételeket teljesítő dolgozókat a létszámban tartó szolgálati főnökség minden év január 15-ig a szolgálati út betartásával a Vasúti Főosztály 1. szakosztályához köteles felterjeszteni.

A Kiváló újító kitüntetésben részesült dolgozónak a kitüntetés évében hat napi jutalomszabadság, ezenkívül arany fokozat elnyerése esetén 2000, ezüst fokozat után 1200, bronz fokozat után pedig 800 forint jutalom jár.

Kiváló dolgozó jelvény adományozható az 1031/1967. (X. 17.) sz. Kormány és a SZOT Elnökségének a szocialista munkaversenyről szóló közös határozata alapján. E kitüntetés a velejáró oklevél és a legalább kétheti átlagkeresetnek megfelelő pénzjutalom az arra érdemes alkotók, újítók társadalmi, erkölcsi elismerésének elsődleges kifejezője.

A kitüntetést — a termelési tanácskozás döntése alapján — a szolgálati főnök és a szakszervezeti bizottság együttesen adományozza. Nekik kell gondoskodni arról is, hogy a javaslatokat a termelési tanácskozás elé terjesszék.

Ezen elismerésen kívül a kiváló újítók, feltalálók miniszteri kitüntetésre kormánykitüntetésre, sőt Állami Díjra is felterjeszthetők.

Az újítások anyagi elismerésének formái

A korábbiaktól eltérően a hatályos rendelet az anyagi elismerés igen változatos formáit teszi lehetővé, így újítási díj fizetését, alapbéremelést, prémiumot, jutalmat, vagy egyéb juttatást.

Alapbéremelést azoknál az újítóknál helyes alkalmazni, akik rendszeresen végeznek újítói tevékenységet. *A vezető határozatától függően ez meghatározott, vagy határozatlan időre alkalmazható.*

Prémiumot akkor célszerű megállapítani, amikor a megoldás hasznosságát előre fel lehet mérni és így a várható eredmény arányában meghatározható annak nagysága. A folyósítás történhet a megoldás hasznosításakor egy összegben, az eredmény jelentkezésének arányában, vagy meghatározott részletekben. *Jutalommal történő anyagi elismerés akkor célszerű, amikor már az újítást hasznosították, vagy értékesített újításról van szó és az anyagi elismerésnek egy összegben eleget lehet tenni.*

Az egyéb jutatások keretein belül mindenekelőtt figyelembe veendő a hasznos eredmény megállapodás szerinti százaléka. Ez formailag hasonló az újítási díjhoz, tartalmilag azonban attól eltér. *Adható az újítónak értékesebb ajándéktárgy pl. televizió, magnetofon stb., de segítséget kaphat társasház, vagy családiház építéséhez is.*

Az anyagi elismerés eddig felsorolt formáiban lehet részesíteni a műszaki fejlesztéssel hivatásszerűen foglalkozókat. Ezek körébe a vezető állásúak (VUSZ 2. §. 2. d. pont) és azok a dolgozók tartoznak, akiknek munkakörét túlsúlyban a technika és az üzemszervezés fejlesztése tölti ki.

Az anyagi elismerés legkisebb összege, 200 forint

Az egyéb újítóknak — akik a vállalat alkalmazottai — újítási díjra van igényük, de megállapodhatnak az elbírálóval az anyagi elismerés bármely formájában. *Azok az újítók, akik a javaslatot elfogadó vállalattal nincsenek munkaviszonyban, (más vállalat dolgozói, nyugdíjasok stb.) csak újítási díjban részesíthetők.*

A javaslattevőt az anyagi elismerés formájától függetlenül a hasznosítástól számított egy év alatt elért vállalati eredmény alapján kell anyagi elismerésben részesíteni, mely két százaléknál csak külön engedéllyel lehet kevesebb. Anyagi elismerésként fizethető legkisebb díj 200 forint lehet.

A kormányhatározat és a VUSZ helyesen gondoskodik az újítók erkölcsi és anyagi elismeréséről. *Azok tehát, akik jó javaslatokkal segítik a vasút gazdaságosságát, megfelelő erkölcsi és anyagi elismerésben részesülhetnek.* Ezeket a lehetőségeket az egyszemélyi elbírálóknak arra kell felhasználni, hogy minél több dolgozót ösztönözzenek jó megoldások kidolgozására.

Sebestyén János

Gondoskodás a nyugdíjasokról

— Szocialista rendszerünk további gondoskodása jut kifejezésre a nyugdíjasok iránt azzal, hogy 1970 március 1-től újabb 900 millió forintot fordít az alacsony nyugdíjak kiegészítésére.

A rendelkezéssel kapcsolatos legfontosabb tudnivalók:

1) A nyugdíjkiegészítésnek vannak kizáró és csökkentő tényezői:

Nem részesülhet nyugdíjkiegészítésben az, akinek

— havi nyugdíja meghaladja az 1600 forintot;

— akinek nyugdíját 1968 december 31-e után állapították meg és az a havi 610 (özvegyeknél a havi 425) forintot meghaladja.

A nyugdíjkiegészítés mértéke 20, illetve 10 százalék, vagy legalább 60, illetőleg 40 forint. Ennél kevesebb csak akkor lesz, ha:

— ennél kisebb összeg elegendő az 1600 forintos határ eléréséhez;

— akinek nyugdíját 1968. december 31-e után állapították meg és kisebb összeg elegendő 610 forintra történő kiegészítéséhez;

— ha az özvegy elhunyt férjének nyugdíját 1969. január 1-e után állapították meg és kisebb összeg elegendő 425 forintra történő kiegészítéséhez.

2) A nyugdíjkiegészítés mértékénél lényeges, hogy melyik évben történt a nyugdíj megállapítása.

— Az 1954. október 1 előtt megállapított nyugdíjakat 20 százalékkal kell kiegészíteni. *A saját jogon élvezett nyugdíjaknál azonban 60, a hozzátartozóinál 40 forintnál kisebb összegű nem lehet a kiegészítés.*

— Az 1954. október 1 és 1958. december 31 között megállapított nyugdíjakat 10 százalékkal kell kiegészíteni, de a saját jogon élvezett nyugdíjaknál 60, a hozzátartozóinál 40 forintnál kevesebb nem lehet a kiegészítés összege.

— Az 1959. január 1 és 1968 december 31 között a saját jogon megállapított nyugdíjakat 60, a hozzátartozóit 40 forinttal kell kiegészíteni.

— Az 1968. december 31-e után saját jogon megállapított és 610 forintot el nem érő nyugdíjakat 610 forintra kell kiegészíteni. (Van eset, amikor a kiegészítés a 610 forintot nem érheti el. A kisszámú előfordulás miatt azonban ezt nem részletezzük.)

— Az 1968. december 31-e után megállapított és 610 forintot elérő nyugdíj alapján megállapított és 425 forintot el nem érő özvegyi nyugdíjakat 425 forintra kell kiegészíteni.

3) A kettős ellátásra jogosultak esetében, akik saját és özvegyi jogon is élveznek ellátást, csak az egyik ellátást lehet kiegészíteni, mégpedig azt, amelynek alapján nagyobb összegű kiegészítés adható.

— Az egyik ellátásnak a kiegészítése miatt a másikat csökkenteni nem lehet. Ha azonban az özvegy saját jogán szerzett nyugdíjának folyósítása szünetel, csak az özvegyi nyugdíjat lehet kiegészíteni.

4) A nyugdíjkiegészítésnél nem lehet figyelembe venni a nyugdíjas részére eddig folyósított házastársi pótlékot, de a nyugdíj kiegészítése miatt csökkenteni sem lehet. Még abban az esetben sem csökkenthető, ha nyugdíja a házastársi pótlékkal együtt az 1000 forintot meghaladja.

Ha például valakinek a nyugdíját 1956-ban állapították meg és az 925 forint volt, az illető 75 forint házastársi pótlékot kapott. 10 százalékos kiegészítés illeti meg, az 93 forint. Nyugdíja így 1018 forintra fog emelkedni. Ettől függetlenül változatlanul megkapja a 75 forint házastársi pótlékot.

5) Néhány egyéb fontos tudnivaló:

— Akinek nyugdíját korlátozott összegben folyósítják, az 1600 forintos határ nem a folyósított korlátozott összegre, hanem a megállapított teljes nyugdíjra vonatkoztatandó.

— Az 1968. december 31-e után megállapított félárva ellátásokat 233 forintra, a teljes árvaellátást 425 forintra kell kiegészíteni.

— Az árvaellátást gyermekenként külön ellátásnak kell tekinteni, kiegészítésük is külön-külön, gyermekenként történik.

— Az 1968. december 31-e után elbírált szülői nyugdíjakat olyan összeggel kell emelni, mint az annak alapjául szolgáló özvegyi nyugdíjakat.

— Ha az özvegyi, vagy szülői nyugdíj több élettárs, illetőleg szülő között van megosztva, a nyugdíjat egy ellátásnak kell tekinteni, így kiegészíteni és utána az eddigi arányban szétosztani.

— Az 1970 február 28-a után elhúnyt öregségi és rokkantsági nyugdíjas hátramaradt hozzátartozóinak nyugdíját már a kiegészített nyugdíj alapján kell elbírálni.

— Az 1969 január 1 és az 1970 február 28 között elhúnyt és 1969 január 1-e előtt már nyugdíjazott személyek hozzátartozóinak nyugdíját úgy kell megállapítani, mintha az 1969 január 1-e előtt lett volna megállapítva.

A nyugdíjkiegészítést kérni nem kell, az hivatalból történik. Első ízben 1970 március végén kapják kézhez nyugdíjasaini. a kiegészített nyugdíjat.

Az Ön igénye szerint



Szervezünk társasutazásokat.

Biztosítunk szállást, étkezést stb.

Adunk bérbe személygépkocsit.

Eskövőre, névnapra és utazásra Volán – és Mini-taxik állnak rendelkezésre:

Telefon: 128–400.

Részletes felvilágosítás központi irodánkban:

VOLÁN TOURIST
Bp. V., Lenin krt. 98.
Telefon: 329–393.
314–902.

Lenin és a párt

Az imperializmus kialakulásával új események előtt állt a világtörténelem. *A nemzetközi proletáriátus lett az a társadalmi erő, amely élére állt a kizsákmányolás megszüntetéséért folytatott harcnak, az előharcos szerepét pedig a bolsevik párt vezetésével az orosz proletáriátus vállalta.* A leninizmus — általánosítva a nemzetközi munkásmozgalom korábbi gyakorlatát — a proletárharc új formáit és szervezeteit dolgozta ki; ideológiát, programot adva.

Az imperializmus ellentmondásai már mindenütt elevenen éltek, de Oroszországban szinte plasztikussá váltak. A munka és a tőke, a fejlődő kapitalizmus és a jelentős feudális-jobbágyi maradványok, a fejlett ipari körzetek és az elmaradott területek közötti nyomasztó ellentmondásokat csak kiélezte a drasztikus cári önkényuralom.

Oroszország az ellentétek országa volt. A közepesen fejlett kapitalizmus függő helyzete a vezető tőkés államoktól minden világégésbe belehajszolta ezt az óriási országot. Irodalomban, művészetekben és a tudományokban klasszikusokat adott az egyetemes kultúrának — de lakosságának háromnegyede nem tudott írni, olvasni. *A burzsoá földesúri rendszer ennek az elavult, önmagát túlélt formának a fenntartására törekedett, de ez az Oroszország erre már képtelen volt: az imperializmus világrendszerében a leggyengébb láncszemnek bizonyult.*

A munkásosztály maga köré gyűjtötte az összes kizsákmányoltakat. A marxista párt vezetésével már rendelkezett a legjobb forradalmi hagyományokkal. *A Lenin által vezetett bolsevikok pártjának az érdeme a marxista elmélet továbbfejlesztése, a tudományos szocializmusnak egyesítése a munkások tömegmozgalmával.*

Lenin döntő feltételnek tartotta a munkásosztály forradalmi pártjának létrehozását és megszilárdítását. Munkásságának eredményeként Oroszország munkásmozgalmában győzött a marxista, az igazi forradalmi irányzat. *A lenini új típusú párt először tűzte programjába a proletárdiktatúra megteremtését.* Elméletileg igazolta, hogy az új típusú proletárpártnak a proletariátus élcsapatának, szervezett osztagának, legmagasabb formájú politikai szervezetének kell lennie. *Feladata a munkásosztály öntudatra ébresztése, világtörténelmi küldetésének felismertetése és teljesítése.*

Lenin hangsúlyozta, hogy forradalmi elmélet nélkül forradalmi mozgalom sem lehetséges, hogy csak élenjáró elmélettel felfegyverzett párt képes betölteni az élenjáró harcos szerepét. A lenini pártra jellemző a megingathatatlan pártegység, az internacionalizmus. A bonyolult harc közepette ez a párt rendelkezett forradalmi stratégiával és taktikával, a helyzettől függően élt a legális és illegális harc eszközeivel, s ami elengedhetetlen követelmény: *kétfrontos harcot vívott, s minden kalandorságtól óvta a forradalom ügyét.* Csak így nyílhatott meg új szakasz nemcsak az oroszországi, hanem a nemzetközi munkásmozgalomban is.

Az új szakasz a marxista elmélet további fejlesztését, a forradalmi stratégia és taktika kidolgozását tette szükségessé. *Lenin a társadalom osztályszerkezetének a vizsgálatából mutatta ki a parasztsággal való szövetség fontosságát és lehetőségét, valamint a középrétegekkel való szövetség jelentőségét — mindig hangsúlyozva: a proletáriátus vezető szerepét.* Az imperializmus tudományos elméletének megalkotásával alapvető tételként bizonyította, hogy ezt a szakaszt az egyenlőtlen fejlődés jellemzi, s nem feltétlenül a legfejlettebb országban törhető át az imperializmus frontja.

Leninnek ez az új megállapítása világossá tette, hogy a különböző országok nem egyidejűleg jutnak el a szocializmusba, s előre vetette a két rendszer harcának elkerülhetetlenségét is. *A proletár osztályharcot összekapcsolta a nemzeti elnyomás megszüntetéséért vívott harccal, az antiimperialista felszabadító küzdelmekkel.* Lenin tanítása szerint a forradalom sikerének döntő feltétele a dolgozók készenléte és képessége a forradalmi akciókra, a dolgozók öntudata, szervezettsége, harci tapasztalata.

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom győzelmével új fejezet kezdődött a világtörténelemben, amely a Lenin által vezetett párt tevékenységében az elméletnek a forradalmi gyakorlattal való egységét igazolta, beszédesen bizonyította. 1917. februárjában megdőlt a cári önkényuralom, hatalomra jutott a burzsoázia. A harc további célját így határozta meg Lenin: *„Oroszországban a jelen pillanat sajátossága abban áll, hogy át kell térni a forradalom első szakaszából, amely a proletáriátus elégtelen öntudata és szervezettsége következtében a burzsoáziának juttatta a hatalmat, a forradalom második szakaszára, amelynek feladata, hogy a proletáriátusnak és a parasztság legszegényebb rétegeinek kezébe adja a hatalmat."*

A korszak elsődleges feladata volt a dolgozók többségének megnyerése, egységes áramlatba való tömörítése. Az 1917 februárja és októbere közötti időszak iskolapéldája annak, hogyan kell alkalmazni az osztályharc különböző formáit, módszereit. Lenin sokoldalúan dolgozta ki a forradalmi helyzetről és a fegyveres felkelésről szóló tanítását, gazdagítva a marxista elméletet, amely példát mutatott: a kizsákmányolók hatalmának megdöntésére és a proletárdiktúra bevezetésére, a burzsoá és földesúri magántulajdonnak társadalmi, szocialista tulajdonná változtatására, az agrárkérdésnek a parasztok javára történő igazságos megoldására, a függetlenségüktől megfosztott népeknek a gyarmati és nemzeti elnyomás alól történő felszabadítására, a szocializmus felépítéséhez szükséges politikai és gazdasági előfeltételek megteremtésére.

Standovár Tibor

Kerékpárt Vietnamnak!



Nguyen-Dinh Can

A Komjáti Aladár MÁV Kollégium diákjai — a 328 középiskolás tanuló — a nyári társadalmi munkával szerzett forintjaikon két kerékpárt vásároltak, s azt ünnepélyes külsőségek között adták át *Nguyen-Dinh Can-nak*, a Vietnami Nagykövetség titkárának.

Az átadás alkalmával az intézet tanulói és a XX. kerületi állami zeneiskola fiatal növendékei színvonalas irodalmi műsort adtak.

A diákság nevében *Pintér Imre*, a diáktanács titkára fejezte ki szolidaritását a hős vietnami néppel.



Az ünnepség részvevőinek egy csoportja

Eszperantó tanácskozás



Dr. Szegedi Mihály beszámol a vasutas eszperantisták munkájáról.

(Kristek Pál felvétele)

A vasutas eszperantisták a budapesti VI. kerület felszabadulásának 25. évfordulója tiszteletére a Vasúti Főosztály kultúrtermében ünnepi klubnapot tartottak. Dér Lajos megnyitója után dr. Pethes Imre, a Vasúti Főosztály pártbizottságának titkára ünnepi beszédében méltatta az évforduló jelentőségét.

Az ünnepi beszédet rövid műsor követte, melyben Selley Zoltán, Petőfi: Vasúton c. költeményét szavalta el eszperantóul, majd Lantos István, Liszt f-moll transcendens etüdjét és Schumann f-dur Novelletten-jét játszotta el zongorán.

Másnap a Vasutasok Szakszervezetének székházában évi összejövetelüket tartották az eszperantisták. Dr. Bácskai István, a Vasutas Eszperantó Szakosztály elnökének megnyitója után, dr. Szegedi Mihály számolt be az elmúlt időszak munkájáról.

A szemléltetés jelentősége az ismeretterjesztésben

MA A TUDOMÁNYOS ISMERETTERJESZTÉS egyik legelterjedtebb módja a szóbeli ismeretközlés. Előreláthatólag ez a módszer még hosszú ideig előtérben marad. Minden más módszerrel szemben előnye:

— az élő szó szuggesztív ereje;

— közvetlen kapcsolat az ismeretet közlő és a hallgatóság között;

— lehetőséget ad az előadó és a hallgatóság között a közvetlen beszélgetésre, kérdésfeltevésre, vitára;

— a közvetlen kapcsolat révén az előadó reagálni tud a hallgatóság érzelmére, viselkedésére. Felfigyel, ha azokon a fáradtság jelei mutatkoznak, s megfelelő váltással meg tudja akadályozni a figyelem ellanyhulását.

Hogy a szóbeli ismeretközlés fenti előnyei hatásosan érvényesüljenek, olyan előadó szükséges, akinek megfelelő adottsága van azok kihasználására. Ilyenek csak kis számban vannak. A legtöbb előadó a témának alapos ismerője, előadása mégis száraz adathalmazra, definiciókra szorítkozó. Így nem tudja lekötni a figyelmet, következésképpen az előadás érdektelenségbe, unalomba fullad.

A FIGYELEM FELKELTÉSÉNEK, az érdeklődés fokozásának hathatós módszere a szemléltetés, az ismeretek vizuális közlése. Az előadással kapcsolatos tárgyak, jelenségek látható, érzékelhető módon történő bemutatása elengedhetetlen kiegészítője a szóbeli ismeretterjesztésnek. *Mégis az a tapasztalat, hogy az előadók többsége nem él ezzel a lehetőséggel. A szemléltetésnek egyébként két módja használatos: a közvetlen és a közvetett szemléltetés.*

A közvetlen szemléltetés során az előadás témájához kapcsolódó tárgyakat, jelenségeket közvetlenül mutatja be az előadó hallgatóságának. Teheti ezt úgy, hogy a tárgy egy példányát felmutatja és hozzáfűzi a megfelelő szöveget, de hatékonyabb az, ha a tárgyat kézről kézre adják a hallgatók és így mindenki részletesen megnézi azt. A közvetett szemléltetéset akkor alkalmazza az előadó, ha a tárgyakat vagy jelenségeket közvetlenül nem tudja bemutatni. Mind a közvetlen, mind a közvetett szemléltetés lényege, hogy könnyebben érthetővé tegyük az elmondottakat.

A közvetett szemléltetésnek sok lehetősége van. Ezek egy része olyan, aminek alkalmazása valóban csak az előadók hozzáállásán múlik. Nem kíván különösebb technikai felkészülést és könnyen beszerezhető.

ELSŐKÉNT EMLÍTHETJÜK a táblai rajzot. Minden magyarázatnál többet mond a hallgatóknak például a rakéták működési elvének sematikus szemléltetése, mint különböző tudományos kifejezésekkel történő magyarázgatása. *Másik egyszerű szemléltetés: a témával kapcsolatos képek bemutatása. Különösen hasznosan alkalmazható a technikai és természettudományos ismeretterjesztésben, ahol egy-egy műszaki rajz megfelelő felnagyított fényképével a folyamatok sorrendje is logikusan bemutatható.*

Nem okozhat különösebb nehézséget a földrajzi ismeretterjesztésnél a térképek használata. A térkép segítségével áttekintést lehet adni az illető terület elhelyezkedéséről a világ, egy-egy világrész, vagy akár ország, megye járás, község viszonylatában. Hiába mondja el az előadó például Ghánáról, hogy Afrikában van, ezek és ezek az országok határolják, a hallgatók nem tudnak fogalmat alkotni erről az országról, ha azonban Afrika térképén bemutatják elhelyezkedését, megmarad emlékezetükben és a későbbiek folyamán is el tudják képzelni a térképen.

A szemléltetésben kiválóan felhasználhatók a táblázatok, grafikonok, diagramok. A termelékenységről, a bérek alakulásáról, az életszínvonal emelkedéséről stb. tartott előadásoknál ez a szemléltetés igen hasznos. *De nem feledkezhetünk meg a modellek, makettek felhasználásáról sem. A különböző fizikai, kémiai előadások szemléltetésénél előnyös szemléltetési mód a kísérlet.* A zenei ismeretterjesztésnél elengedhetetlen a lemez, a magnószalag.

A SZEMLÉLTETÉS TÁRGYALÁSÁNÁL feltétlenül szólni kell a diafilmről és a keskenyfilmről. Talán ez a szemléltetési mód az, amelyet széles körben alkalmaznak is. Viszont fennáll az a veszély, hogy ha nem kapnak olyan filmet, ami a témához kapcsolódik, akkor a vetítés kedvéért más, oda nem tartozót vetítenek. Ilyen esetekben a filmet inkább csaléteknek szánják, s nem szemléltetésnek.

Fentiek bizonyítják, hogy a szemléltetésnek nagyon sok módja és formája van. Éljünk a lehetőségekkel.

Tóbiás Béla

Új állampolgárokat köszöntöttek



A dunakeszi járműjavító művelődési központjában névadó ünnepségen jegyezték be a legifjabb állampolgár, Antal Zolika nevét. A boldog apa a járműjavító KISZ-titkára volt, akinek jókívánságaikat fejezték ki az üzem társadalmi vezetői, s munkatársai.

Debrecen állomáson is névadó ünnepséget tartottak. Öt vasutas hat gyermeke: Már Juditka, Kolozsvári Pistike, Kóródi Józsika, Tóth Csabika és Katika, valamint Tamási Erzsike nevét jegyezték be az anyakönyvbe. A szakszervezeti bizottság egy-egy mackóval is kedveskedett a gyermekeknek.

A képen a dunakeszi névadó ünnepség örömteli pillanata látható. (Szőnyi Lajos felvétele.)

A saruállító

Szürke, párás reggel. Sűrűn havazik. Angyalföld új bérpalotái még álmosan pislognak. Csendes az állomás. Csak a forgalmi iroda környékén látszik mozgolódás. Valtás van.

— A brigád hiánytalan! — jelenti ki a kocsimester a térfőnöknek.

Magyar János kezetfog az éjszakással, aztán ellenőrzi a bódé tövében tárolt sarukat. Mint a jó gazda a földjét, végigjárta a vágányait. Nézi a telitettséget, a határokat, meg azt, hogy nem maradt-e saru a kocsik alatt.

Figyelem! Kezdődik a gurítás! — bömböl a hangszóró. Még egyszer körülnéz, méregeti a távolságot az álló kocsisorig, s nehéz saruval a kezében áll. Sok mindent latolgat magában. Nem mindegy, hogy egy, vagy több kocsi gurul. De az sem, hogy rakottak, vagy üresek. A hóban másként viselkednek a kocsik. A hó alatt megbújó saru baleset okozója is lehet.

Már gurulnak a kocsik.

Magabiztosan, — mint sok győzelmet vívó torreádor a támadó bősz bikát — várja a rohanó kocsikat. Közel engedi magához... Aztán kecses mozdulattal — miután a sarut elhelyezte — kihajol, ellép a kocsi elől.

Rendben fogy a fogás...

De mintha minden kocsi az ő vágányaira gurulna. Megint a — tizenkilencet — kiabálja a hangszóró. Vigyázz! Négy rakott gurul! — egészíti ki a mondókát a gurító előmunkás.

Frissen lépeget előre. Jól megigazítja, illesztgeti a havas sínen a sarut. Egy másikat a kezében tartva vár. Olyan, mint egy élő tilalomfa. A négy rakott kocsi a hóval is könnyen birkózva gurul. Egyre közelednek... A kis saru és a nehéz kocsik ölre mennek. Dübörög a föld. Szikrák pattognak. Az első, a vezérkocsi szabálytalankodik és láthatatlan „kezeivel" lelöki a sinről ellenfelét, a sarut, hogy utána féktelenül szaladhasson tovább. Magyar János nem lepődik meg. Számított rá. Négy, öt kocsinál mindig vigyázni kell! És a kezében lévő másik szerszámmal máris rohan a fékevesztett kocsik után.

Eléri őket... Sőt, túlfut, megelőzi néhány méterrel az elszabadult járműveket. Ügyesen, gyorsan megfordul... Szembenéz velük, mint kézitusánál az egyik katona a másikkal. Izgalommal telitett pillanat. Egyetlen elhibázott mozdulatból baj lehet.

Sikerült...

A második ellentámadásnak már megadják magukat a kocsik. Megrázkódva megállnak. A sarus, szemében a győztesek örömével nézi a lomha súlyt, a négy kocsit. Nincs megállás! Az éjszakai nagy havazás miatt több vonat feloszlott a peremállomásokon, s ezért a nappalos műszaknak jobban kell hajtani. Egyszer gépkiséről, másszor kocsirendező szerepet tölt be: összetolja az irányvágányokon álló kocsikat, vagy a nagy hóban csavarkapcsokat illeszt össze. Csak kapkodva ebédel, mert szüntelen szól a hangszóró. És mintha minden kocsi az ő vágányaira gurulna...

Gergely József

Cikkünk nyomán

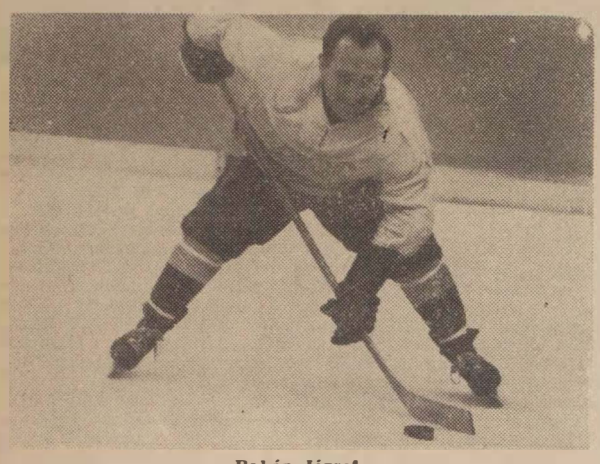
A Magyar Vasutas 1969. október 18-án megjelent számában „A döntés megtörtént, de nem hajtják végre" címmel egy írás jelent meg. A Vasúti Főosztály 6. szakosztályának helyettes vezetője Tusa Lajos elvtárs értesítette szerkesztőségünket, hogy 113782/1969. szám alatt utasították a miskolci igazgatóság II. osztályát, hogy az újítóknak összesen 32 132 forintot fizessenek ki.

Az újítási díj kifizetése megtörtént. De miért kellett várni a cikk megjelenéséig?

MI LETT VELÜK?

A korong nyomában

Beszélgetés Babán Józseffel, a BVSC jégkorong-csapatának edzőjével



Babán József.

A vonal másik végén kedves női hang válaszol: *„Babán elvtársat minden pillanatban várjuk vissza a központi szertárból. Rövid tartózkodás után a kis stadionban található, a lakásán pedig este 6 óra után telefonon beszélhetnek vele."*

A találkozó helyéül a Budapesti VSC jégkorongcsapatának a „Millenárison" levő öltözőjét választottuk.

Az első győzelem

— Hogyan kezdődött sportpályafutásom? Gyermekkoromban, a többi csepeli fiatallal együtt, szívesen róttam a köröket a Csepel SC jégpályáján. 1949-ben — 14 éves voltam akkor — a magyar műkorcsolyázás Európa- és világnagyságai bemutatót tartottak Csepelen. *A nagy érdeklődéssel kísért színvonalas rendezvényen bemutatta tudását a Kékesi—Király pár, a sokszoros magyar bajnok, Botond Györgyi és Botond Éva, valamint a nem kevésbé klasszis Nagy testvérpár és Jurek Eszter főiskolai világbajnok.* Számomra azonban nem kizárólag ez a bemutató jelentette a nap szenzációját. Az ötletes csepeli sportvezetőség a nagyszerű bemutató után a helyi fiatalok részére ügyességi és gyorsasági korcsolyaversenyt rendezett. Természetesen, én is jelentkeztem. Vagy ötven ifjú titán közül mindkét számot megnyertem. Még bele sem haraptam az első helyért járó csokoládéba, amikor *Botond Éva* — átadott egy bérletet és így szólt:

— Öcsi, holnap jelentkezz nálam a Műjégen.

Álomnak tűnt az egész, nem akartam a történteket elhinni.

Attól kezdve mindennapos vendége lett a városligeti Műjégpályának. *Botond Györgyi*, majd *Szerdahelyi László* foglalkozott vele. Igyekezett elsajátítani a műkorcsolyázás tudományát, de nem sok eredménnyel. Később technikumba került. Egy osztályba járt *Schneck Jánossal*, aki a Bp. Postás jégkorongcsapatának és az ifjúsági válogatottnak volt a tagja. A kitűnő játékos addig csalogatta az akkor 16 éves *Babán Józsefet*, míg végül is a korongozók edzésén kötött ki. Ez 1951-ben történt. Ekkor jegyezte el magát a jégkorongsporttal.

Hihetetlen szorgalommal...

A Bp. Postás ifjúsági csapatában szép eredményeket értek el. Országos második helyet szerezték meg a Bp. Szikra együttese mögött. 1954-ben „kiöregedett" az ifiből. Erre az időre így emlékezik vissza:

— Nem voltam kirobbanó tehetség, de hihetetlen szorgalommal, kitartással, a sportág iránti szeretettel sokat pótoltam. Alkatomnál fogva a kemény játék híve voltam és vagyok. Az akkori vezetőmnek ez a játékmód nem nagyon tetszett. Szerencsémre, Zsitva bácsi (a népszerű Zsitva testvérek édesapja), a csapat gyúrója öntött belém lelket. Sajnálattal észleltem, hogy későn kezdtem el korongozni. Ebben a sportágban 16 éves korra már „be kell futni". *Kemény munkámnak azonban így is megmutatkoztak az eredményei. 1955-ben meghívtak a felnőtt válogatott keretbe, nem kisebb nagyságok közé, mint dr. Hircsák, Háray, dr. Pásztor, Szamosi, dr. Miks, Gubó, dr. Kenderesy.* Klubcsapatom, a Postás, az eddigi sokszoros magyar bajnok, az FTC mögött a második helyre szorult.

1956-ban, amikor a Postás, Előre és a Lokomotiv egyesült, a Törekvés nevet viseltük egészen 1959-ig. A szétválás után a csapat gerince átkerült a BVSC-be. *Sajnos, a BVSC színeiben még egyszer sem szereztük meg az aranyérmet, viszont azt elmondhatjuk, hogy szinte mindig az élcsoportban végeztünk.*

1954-től 1965-ig állandó tagja volt a válogatottnak. A hivatalos adatok szerint a 11 év alatt harmincegyszer öltötte magára a címeres mezt, de ha figyelembe vesszük a Budapest néven sorra került nemzetközi találkozókat, akkor mintegy 45 esetben képviselte hazánk színeit. *Három világbajnokságon vett részt: 1959-ben Prágában, 1963-ban Stockholmban és 1965-ben Helsinkiben.* A legeredményesebben a finn VB-n szerepeltek: a „B" csoportban a lengyelek mögött az előkelő második helyen végeztek. *Egy téli olimpián szerepelt: 1964-ben, Innsbruckban.*

Tudását átadja

1965-ben volt utoljára válogatott, három éven keresztül (1962—1965-ig) a csapatkapitányi tisztséget is betöltötte. Klubcsapatában 1968-ig szerepelt mint játékos.

Még válogatott versenyző korában segédoktatói, majd oktatói vizsgát tett. Ekkor a vasutas ifi- és serdülő csapattal foglalkozott. *Az 1967/68-as évben csapata megnyerte az országos ifjúsági bajnokságot. Jó szakmai munkája eredményeként versenyzői pályafutásának befejeztével rábízták az első csapat edzéseinek vezetését, amelyet jelenleg is nagy szakértelemmel lát el.*

További terveiről, céljairól kérdezzük.

— A mai játékosgárdát képesnek tartom arra, hogy nem is olyan soká, megszerezze a magyar bajnokságban az első helyet. Ami játékosként nem sikerült, mint edző szeretném csapatommal elérni. A továbbiakban is hasznos munkát szeretnék végezni szolgálati főnökségemnél.

Ugy gondoljuk, hogy ezek a célok nem elérhetetlenek. Babán József emberi és sportbeli értéke ismert. És olyan fiatal. Csak 35 éves.

Sz. Tóth András

Tízéves a szobi vasutasok természetbarát szakosztálya

A szobi határállomáson 126 tagot számláló túristaszakosztály működik. *Skripek Mária kocsifeliró tömöritette egyesületbe a szobi természetbarát vasutasokat még 1960-ban.*

Amolyan „örökmozgó voltam" — vall magáról a nyugdíjas szakosztályvezetőnő, aki 19 évet szolgált a vasútnál. *Az „örökmozgó" jelző ma is ráillik Skripek Máriára.* Heti két alkalommal felkeresi az általuk patronált járási kulcsos házat, a „rablótanyát" és mint megyei ügyintéző minden csütörtökön bejár Pestre a területi szövetség székházába ügyeletet tartani. *A Szobi Járási Természetbarát Szövetség elnökeként fáradhatatlanul járja Pest megye községeiben a gimnáziumokat.* Népszerűsíti a természetjárást és a fiatalokból szakosztályokat szervez.

— Kicsit megszállottja vagyok ennek a fáradhatatlanságot kívánó munkának, vagy inkább elfoglaltságnak — és ne tessék mosolyogni; rozsdásodó izületeimnek még jót is tesz az állandó jövés-menés.

Egyébként beszélgetésünk is „menet közben" zajlik a Nyugati pályaudvar várótermében. Tennivaló ugyanis van elég. *A szakosztály téli élete a havas téli sétákon, kirándulásokon túl meleg szobában zajlik. Vetített képes beszámolók, előadások váltogatják egymást.* Összejönnek, ápolják a közösségi baráti szellemet, de vannak akik *a Pestmegyei Természetbarát Szövetség „tíz ország túrista szemmel" elnevezésű akadémiáját látogatják.*

— Mi történik, ha egyszer túl leszünk a kemény télen, ha újra eljön az igazi túrista idény?

— Szorgalmasan látogatjuk majd kedves kulcsos házunkat, ahol nemrég kőbefoglaltuk a bővizű Vasutas forrás kifolyóját. *Az idén fásitjuk a környékét és létesitünk ott egy kis tavat, amelyet a forrás friss vize táplál.* Erdei szolgálatosaink járják a tűzveszélyes erdőrészeket és óvják a gondatlanok kártevéseitől. *Felkeressük majd a barátságos magyar hegyvidéket és két ülünk egy alföldi kirándulásra is.* Nyáron 20 főből álló csoportunk az NDK-ba utazik, ahol Drezda lesz a „támaszpontjuk". Ott leszünk természetesen az *Abaligeti Országos Vasutas Találkozón* is, összel pedig *Sopron és Ják* vidékét látogatjuk meg. Szakosztályunkban egyre több a rágó nyugdíjas, akiknek korábban nem nagyon volt idejük arra, hogy a fővárossal bővebben megismerkedjenek. Mind gyakrabban kérik tehát, hogy szervezzünk városismertető-, múzeum- és színházlátogatásokat. *Ezt is örömmel vállaljuk. Tavaly például a „csárdáskirálynő-túrán" 40-en vettek részt.*

A szakosztály egyébként ebben az évben ünnepli 10 éves jubileumát. A baráti találkozón lesz miről beszámolni, s nem lesz üres a megemlékezés, hiszen Pest megye 43 szakosztálya közül már négyszer egymás után a szobi vasutasok szerezték meg az első helyet.

Zámbó István

Kitettek magukért a békéscsabai úszók

A békéscsabai vasutasok között sokan vannak, akiket nemcsak a futball, hanem más sportág is érdekel. Például az úszás. Sok vasutas gyerek tagja az úszószakosztálynak, amely egyre eredményesebben szerepel. Tavaly már országos sikereket is elértek. *Húsz megyei, hat országos vidéki és öt országos bajnokságot nyertek, s ezenkívül négy második és hét harmadik helyet szereztek.* A versenyzők derekasan megállták helyüket az olaszországi Trentoban rendezett gyermekbajnokságon ugyanúgy, mint a magdeburgi ifjúsági bajnokságon, ahol *Tóth Margit* országos ifjúsági csúcsot úszott. De dicséretet érdemel *Gábor Edit, és Sas Éva is,* akik eddig kiváló eredményeket értek el.

Boldizsár Gyula

A szerkesztőség üzeni

Kecskés Gábor, Czeglédi Sándor Debrecen; Boldizsár Gyula, Korcsmáros Ferenc Békéscsaba; Szép Ferenc Szolnok; Túri Antal Kecskemét; Szücs Ferenc Hatvan; Ugyai Sándor Nyékládháza: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Csatos Ferenc Alcsut—Felcsut; Szabó József Dombóvár; Nagy László Sorokpolány; Szilágyi Sándor, Hajdúsámson: **Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.**

Felhívás

A MÁV Sportrepülő Egyesület 1970-ben ünnepli fennállásának 40. évfordulóját. Az egyesület vezetősége az 1969. évi közgyülés határozata értelmében rendkívüli ünnepi közgyülésen emlékezik meg az évfordulóról. *Kérjük mindazokat a sportrepülőket, akik 1930—1945, illetve 1956-ig részt vettek az egyesület Budapesten működő anyaegyesületének (MAVAERO, OMRE, MRSZ, Lokomotiv Sportrepülő Klub) vagy vidéken működő alcsoportjai munkájában: Debrecen, Celldömölk, Kolozsvár, Marosvásárhely, Pécs,* címüket 1970. március 1-ig egyesületünkkel közölni szíveskedjenek. Cím: MÁV Repülő Klub Tanácsa, Bp., XIV., Thököly út 41.

A Hivatalos Lapból

A Hivatalos Lapból a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket:

4. számból: 101 263/1970. 3. A. A MÁV Tisztképző Intézetnek költségvetési gazdálkodásból vállalati gazdálkodásba való átvétele.

101 264/1970. 3. A. A KPM Vasúti Főosztály — MÁV Vezérigazgatóság 9. Távközlési és Biztosítóberendezési Szakosztály szervezetének módosítása.

100 152/1970. 1. A részesedési alap felhasználása.

Tájékoztató a közlekedési és távközlési szakközépiskolák 1970/71. tanévi beiskolázásáról.

5. számból: 101 486/1970. 4. C. Az 1969. év végi részesedés számfejtése és folyósítása.

100 502/1970. 3. A. A társadalombiztosítási járulékok és készpénzsegélyek elszámolásának és kiegyenlítésének szabályozása.

6. számból: 101 845/1970. 11. D. A vasúti forgalom közútra terelésével kapcsolatos eljárásról szóló 1/1970. (Közl. Ért.) KPM számú utasítás végrehajtása.

HÍREK

Lakatos Vince halálára

Ötvenkilenc éves korában elhunyt *Lakatos Vince népzenész, kiváló cigányprimás.* Sok vasutas ismerte, hiszen közel húsz évig játszott az Utasellátó Keleti pályaudvari éttermében. De sokszor hallottuk muzsikáját a rádióban és gyakran találkoztunk vele, az eltelt két évtized alatt a vasutas rendezvényeken is.

Népszerű, köztiszteletben álló ember volt. Olyan, aki szerénységével, udvariasságával, könnyed, tisztacsengésű muzsikájával hamar belopta magát az emberek szivébe. Mindig tudta, kinek mi a kedvenc nótája, melyik vendég milyen muzsikát szeret.

Az utóbbi időben gyakran betegeskedett. A hegedűtől azonban, amely egy egész életen át hozzá nőtt, nem akart megválni. Az utóbbi hónapokban a Pedagógus—SZOT Szálló éttermének vendégeit szórakoztatta.

Február 12-én nagy részvét mellett kísérték utolsó útjára a rákoskeresztúri temetőben.

— Első a Bokányi Dezső brigád. A debreceni igazgatóság szocialista brigádjainak vetélkedőjén az első helyet a Bokányi Dezső szocialista brigád szerezte meg. A hazánk felszabadulásának 25. évfordulója tiszteletére rendezett szellemi vetélkedőn 34 szocialista brigád állt rajthoz.

— 400 ezer forint költséggel új szociális létesítmény és akkumulátortöltő helyiség épült Vészt6n. A kulturált munkakörülményeknek megfelelő, új létesítményt a vésztői XVI-os pályamesteri szakasz dolgozói határidőre készítették el.

— Sikeresen szerepeltek a miskolci igazgatóság területi Ki mit tud versenyén a nyékládházi vasutasok. A legjobb eredményt Mészáros József érte el, aki nagy fölénnyel nyerte a vetélkedőt és a vele járó 1500 forint pénzjutalmat is.

— ÚJABB TELEVÍZIÓT AJÁNDÉKOZTAK a vasutasok. Ezúttal a kecskeméti vontatási főnökség dolgozói vettek egy tv-t, amelyet a MÁV kultúrotthonban ünnepélyes külsőségek között adtak át a város I.-es számú iskolájának.

— VOLT EGYSZER EGY LÁNY cimmel, a népszerű táncdalénekesnő Koncz Zsuzsa, nagysikerű műsort adott a Dunakeszi Járműjavító művelődési házában. Kisért az Echo együttes, közreműködött Miklóssy Péter énekes. A műsort Kudlik Júlia, a tv bemondónője konferálta.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
Budapest VI., Benczúr utca 41.
Telefon városi: 229—872
Üzemi: 19—77
Kiadja és terjeszti a Népszava Lapkiadó Vállalat Budapest VII., Rákóczi út 54. Telefon: 224—819
Felelős kiadó: Gábor Márton, a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszám: 75.915.001—46
Szikra Lapnyomda

Keresztrejtvény

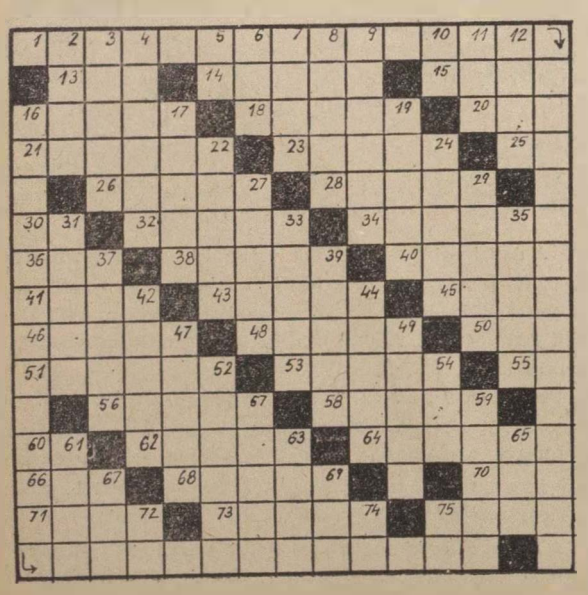
Vízszintes: 1. Röviden sorrakerülő jelentős esemény. 13. Országos Rendező Iroda. 14. Török város, Szejhan vilajet székhelye. 15. A fák hazája. 16. Idegen pénz, névelővel. 18. Híres országgyülés jelzője. 20. Fürdő alkalmatosság. 21. Híres hajós (1420—1498). Kolumbus kortársa. 23. Tejtermék, névelővel. 25. Kimondott betű. 26. Hivatali helyiség. 28. Spanyol politikus, többször volt miniszterelnök. 30. Szibériai folyó. 32. Gyermekgondozónő (angol). 34. Belső érzékem. 36. ... Bertalan, neves festőművész. 38. Egész, latinul. 40. Ez a paripa. 41. Értelmes, eszes. 43. Válogatott atléta. 45. Erdélyi város. 46. Marokkó fővárosa. 48. Oda-vissza. 50. Állami kötelezettség. 51. Szabolcs megyei község. 53. „Legényeiről" híres község. 55. Latin csont. 56. Elrak, rendet csinál. 58. Megállapított árhatár. 60. Szed, a szélein. 62. Színművésznőnk családi neve. 64. Növényápolást végzett (ék. csere). 66. Varos Jugoszláviában. 68. „Ég a kunyhó... a nád". 70. Tetejére. 71. Angol egyetemi város. 73. Görög mitológiai alak. 75. Hegyekkel borított félszigetek.

Függőleges: 2. Félsziget a Szovjetunió északi részén. 3. Visszsa: Dél-Amerika másképpen. 4. Betűpótlással olasz város. 5. E. A. 6. Kód betűi keverve. 7. Tó Afrikában. 8. Erőművéről nevezetes dunántúli helység. 9. Liechtenstein fővárosának lakója. 10. Szet közepe. 11. Heves megyei község. 12. Keverve várd. 16. Új fogalom a nyereségrészesedés felosztásának megváltozása óta. 17. Francia ütőkártya. 19. Szultáni rendelet, kinevezés. 22. Visszahordó! 24. Tó a Szovjetunióban. 27. Híres newyorki könyvtár alapítója (... -Library). 29. Agyvelőre. 31. Híres gyermekgyógyász volt. 33. Péterváry matematikus (1707—1783). 35. A pult egyik oldalán áll. 37. Gépkocsimárka. 39. Változik a hang. 42. Farkasféle ragadozó. 44. Szegényes elárusitóhely, bódé. 47. Borsod megyei község. 49. Európai nép. 52. Fahasáb, husáng. 54. Mosószer márka. 57. Vissza: dohányos igéje. 59. Turkesztán főfolyója. 61. Francia divatszalon. 63. Koh-i-. . 65. Ritka női név. 67. S. R. E. 69. Vastagbélben van. 72. Kés, hangtalanul 74. Kimondott betű, 75. Rövid úton.

Beküldendő: vízszintes 1. és függőleges 16. Beküldési határidő: március 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Túlóra díjazás rendezése. Éjjeli pótlék felemelése.

Egy-egy könyvet nyertek az 1970. évi 2. számunkban megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Soós Klára. Mende állomás: Honti Jenő, Miskolc, I., Garam u. 8; Bereznai Paula ny. felügyelő, Szeged, Április 4. útja 48; Tóth Károly, Pécs, II., Bem u. 2. II. 5; Szakács Zsuzsanna, Szombathely, Vörösvári u. 5.

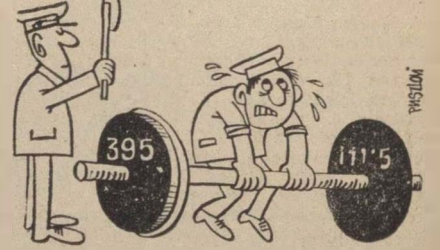


A gondos címzett



— Mikor tetszik elszállítani?
— Egyelőre nem. Csak megnéztem jó helyen van-e.

A vasút rekordterve



Tengelyen: 111,5 millió tonna áru és 395 millió utas.

(Pusztai Pál rajzai.)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASÚTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XIV. ÉVFOLYAM, 5. SZÁM Ára 40 fillér 1970. MÁRCIUS 3.

A március 1-től érvénybe lépő bérügyi intézkedések a központi vezetőség napirendjén

Több mint 100 ezer dolgozót érint a bérfejlesztés

A Minisztertanács 1970. január 12-i ülésén a munkaügyi, valamint a közlekedés- és postaügyi miniszter előterjesztése alapján úgy határozott, hogy március 1-től a vasúton bérrendezést kell végrehajtani. Erre a célra a népgazdaság erőforrásaiból éves szinten 150 millió forint használható fel. (Tíz hónapra 125 millió forint).

A határozat szerint a bérrendezésnél a vasúti végrehajtó szolgálaton belül elsősorban a kedvezőtlen munkakörülmények között dolgozók bérének növelésére kell törekedni, figyelembe véve a felelősség mértékét, a megterhelést és a munkakörülményeket.

Az intézkedésre azért van szükség, mert a vasutasok élet- és munkakörülményei az utóbbi időben javultak ugyan, de a fejlődés üteme a népgazdaság más területeihez képest annyira elmaradt, hogy a különbség felszámolására a vállalati alapok nem elegendők. *A kormányhatározat által biztosított összegből a hosszú évek óta húzódó és a felsőbb jogszabályokat is sértő, jogos panaszokat orvosolják: az éjszakai munka és a túlmunka díjazását oldják meg.*

A vasút egyéb segítséget is kapott és vannak saját anyagi forrásai is a bérek javítására. A MÁV-nak vállalati gazdálkodásának sajátos körülményei miatt,

az idén 3 százalékos bérpreferenciát engedélyeztek. A kormány január 1-től ugyancsak engedélyezte a MÁV-nál és a GYSEV-nél a bértömeggazdálkodás bevezetését.

Ezenkívül a vasút saját eredménye alapján is számít bizonyos nyereségre, amely szintén hozzájárul a bérszínvonal növeléséhez.

A kormány felhívta a közlekedés és postaügyi minisztert, gondoskodjék a vasutas dolgozók munkaidejének fokozatos csökkentéséről is.

A szakszervezet központi vezetősége február 20-i ülésén megtárgyalta a március 1-én életbelépő bérügyi intézkedéseket. *A napirend előadója Rödönyi Károly miniszterhelyettes, a MÁV-vezérigazgatója volt.*

A vasutas dolgozók bérezésének javítására rendelkezésre álló összeg a központi támogatásból származó 125 millió, valamint a vasút saját alapjaiból származó összeg — együttesen évi 323 millió forint. *Az intézkedés több mint 100 000 dolgozót érint.*

Fenti összegen túl a szakszervezet elnökségének február 6-i ülésén olyan határozat született, hogy az 1970. évi részesedés terhére, — 20 millió forintot fordítanak az ipari és építőipari dolgozók bérfejlesztésére.

A bérügyi intézkedésekkel egyidőben a munkáltatási rendben, a munkaidőben is változások lesznek. A fordulószolgálat szerint foglalkoztatott dolgozók havi 240 órás munkaidejét a napi 8 órás munkaidő alapulvételével kell meghatározni a fővonalakon március 1-től, a mellékvonalakon pedig július 1-től. (Fővonalnak számítanak az „A" csoportba sorolt vonalak.)

A mellékvonalakon — és részben a fővonalakon is — július 1-ig olyan szervezési intézkedéseket kell foganatosítani,

melyek biztosítják, hogy — elsősorban a mellékvonalakon — a dolgozók tényleges munkaideje a napi 8 órás munkaidőkerettel azonos legyen, tehát ne jelentkezzen túlmunka.

Az egyes munkakörökben fennálló munkaerőhiány miatt azonban a szervezési intézkedések ellenére sem lehet a fővonalakon és az utazószemélyzetnél a túlmunkát kiküszöbölni.

Ezért a bérügyi intézkedést úgy kell végrehajtani, hogy

— *március 1-től a fővonalakon a napi 8 órás munkaidő alapján számított munkaidőkeretet meghaladó munkáért pótlékolt túlmunka díjazást,*

— *az utazószemélyzet meghatározott munkaidő-kereten túl végzett munkájáért pótlék nélküli túlóradíjazást kapjon. Ez az intézkedés közel 46 000 dolgozót érint.*

Az éjszakai munka pótlékát az eddigi 6 forintról fővonalon éjszakánként 20 (óránként 2,50), mellékvonalakon éjszakánként 16 forintra (óránként 2 forintra) kell emelni. Az utazószemélyzet éjszakai pótléka óránként 2,50 forint. Az éjszakai pótlék felemelése mintegy 65 000 főt érint.

Egyes forgalmi, valamint műszaki végrehajtó munkakörökben foglalkoztatott dolgozóknál alapbéremelés lesz. Ezek ugyanis túlmunka-díjazásban és éjszakai pótlékban általában nem részesülnek.

Az alapbéremelés hozzávetőlegesen 22 500 dolgozót érint, 164 forint átlagos havi emeléssel.

A forgalmi és műszaki irányító, vezető munkakörökben alapbéremelés helyett anyagi érdekeltségük növelésére, a feladatok kitűzése és koordinálása, valamint kimutatható teljesítése mellett premizálásra havi egy főre eső 250 forint összeget kell az igazgatóságoknak biztosítani. Az érintett létszám kb. 2500 fő.

Az utazószemélyzet változó illetményének koncentrálása érdekében 1970. március 1-től meg kell szüntetni

— *az improduktív óra,*

— *a szolgálati óraátalány,*

— *a fel- és lejelentkezési, elő- és utókezelési idők díjazását,*

— *az üzemanyag-megtakarítási prémiumot.*

Ezek összegét, továbbá átlagosan a forgalmi szakszolgálatnál *óránként 53 fillért, a vontatási szakszolgálatnál 27 fillért a produktív órák díjának emelésére kell fordítani. Ezekkel együtt az eddigi óránkénti 3 forint, illetve 4,10 forint átlag a forgalomnál 4,27, a vontatásnál 6,88 forintra emelkedik a produktív órák díja.* A pótlék nélküli túlóra díja a rangfokozati és munkaköri bér havi összegének egy kötelező munkaórára eső hányada.

A menetrendszerinti menettartam egységár vonatfajták szerint — expressz, gyors, személy, teher stb. differenciálva lesz továbbra is. A speciális, körvasúti, átállítós, anyagvonat, gépmenet, iparvágánymenet stb. díjazása, vonatdarabbér, illetve csökkentett egységárral a tényleges menettartam számítás alapján történik.

Megszűnik a jelenleg 210 szolgálati óra felett fizetett óránkénti 1 forint szolgálati óradátalány. A távolléti órákra fizetett 1 forint összegű díjazás megmarad.

Az utazószemélyzetnél átlag havi 100 forint összegű alapbéremelésre is sor kerül.

Béremelésben részesülnek a fenntartási, forgalmi és járműfenntartási munkások havi 175 forint egy főre eső összeggel.

Az intézkedés 42 000 főt érint. Itt jegyezzük meg, hogy január 1-i hatállyal 20 százalékos béremelésre került sor a záhonyi darabbéres munkásoknál.

A részesedési alap terhére az iparban foglalkoztatott dolgozóknál 2 százalékos, az építőipari dolgozóknál 3 százalékos béremelésre kerül sor.

1970. július 1-től kezdődő hatállyal

— *túlmunka felmerülése esetén pótlékolt túlmunka díjazást kell fizetni,*

— *a forgalom lebonyolításával közvetlen kapcsolatban álló munkakörben foglalkoztatott dolgozóknak, ha egészségi állapotuk szolgálatból származó megromlása miatt más munkakörbe kerültek, bérük csökkenésének ellensúlyozására keresetkiegészítést kell adni, átlag havi 200 forint összegben.*

A bérügyi intézkedés végrehajtására vonatkozó utasítás a *Hivatalos Lap* február 28-i számában jelenik meg. Az érintett dolgozók a névreszóló értesítést legkésőbb március 31-ig kézhez kapják. Az intézkedés alapján számfejtett bérek kifizetésére a márciusi

(Folytatás a 3. oldalon)

A Magyar Államvasutaknál eltöltött hosszú szolgálati idővel rendelkező dolgozók erkölcsi és anyagi elismerése

A vasútüzem területén folyó munka felelősségérzetet, becsületes helytállást és kötelességtudást követel minden területen.

Dolgozóink többsége hosszú idő óta ennek alapján végzi feladatát, melyet hivatásának választva a vasutas dolgozók nagy családjában tölti el élete nagyobb részét.

Hazánk felszabadulásának közelgő negyedszázados évfordulója alkalmából a Magyar Államvasutak Vezérigazgatósága és a Vasutasok Szakszervezete Elnöksége nevében köszöntjük a vasutas dolgozókat, külön azokat, akikkel 1945-ben együtt kezdtük meg a lerombolt vasút újjáépítését, akik felépítették a vasúti hidakat, a felszántott vasúti pályát, részesei voltak a „10 ezer kocsit és 500 mozdonyt a vasútnak" mozgalomnak.

Köszöntjük azokat, akik megindították a vonatforgalmat, dacolva a viszontagságokkal, és nehézségekkel, működésbe hozták a felszabadult ország vérkeringését, akik minden szolgálati helyen jelen vannak, élenjárnak a feladatok végrehajtásában, szakértelmükkel, nagy tapasztalatukkal nevelik a felnövő vasutas nemzedéket.

A Magyar Államvasutak Vezérigazgatósága és a Vasutasok Szakszervezetének Elnöksége elismerve dolgozóink eddigi munkáját, hazánk felszabadulásának jubileuma alkalmából erkölcsi és a lehetőségekhez mérten anyagi elismerésben részesíti azokat, akik 1945. évben, vagy azt megelőzően léptek a vasút szolgálatába és azóta folyamatosan jelenleg is a Magyar Államvasutak területén dolgoznak.

A fentiekben érdekelt dolgozóink ez alkalomból „Emléklap" kitüntetésben részesülnek és az 1969. évi nyereségrészesedést valamennyien 15 százalékkal felemelve kapják.

Az „Emléklap"-okat az 1970. évi április 4-i megemlékezések alkalmával a MÁV Vezérigazgatósága és a Vasutasok Szakszervezete Elnöksége nevében ünnepélyes keretek között a szolgálati helyek vezetői és a szakszervezeti bizottságok titkárai adják át.

A MÁV Vezérigazgatósága és a Vasutasok Szakszervezetének Elnöksége nevében ezúttal is kifejezésre kívánjuk juttatni köszönetünket és elismerésünket a hosszú szolgálati idővel rendelkező dolgozóink felé és kívánunk valamennyiüknek rajtuk keresztül a vasutas dolgozók egészének, további munkájukhoz erőt és egészséget.

Rödönyi Károly s. k.
a MÁV vezérigazgatója

Gulyás János s. k.
Vasutasok Szakszervezete titkára

Aláírták az 1970. évi szovjet—magyar vasúti áruszállítási egyezményt

Hazánk és a Szovjetunió között a felszabadulás óta eltelt negyedszázad alatt élénk kereskedelmi kapcsolat bontakozott ki. Ennek eredményeként *minden évben nagy feladatok hárulnak a két ország vasútjára.* Annál is inkább, mivel az árucsereforgalom vasúton bonyolódik le.

A nagyvolumenű szállítások zavartalan lebonyolítására minden év elején tervegyeztető tárgyalásokra kerül sor a magyar és a szovjet vasutak, illetőleg a külkereskedelmi minisztériumok képviselőinek részvételével. *Az 1970. évi árucsereforgalom egyeztetésére és a vasúti áruszállítási egyezmény megkötésére február 8—14. között Budapesten került sor.* A tárgyaló felek megállapították, hogy 1969-ben mindkét vasút eleget tett a vele szemben támasztott követelményeknek, jóllehet a Szovjetunióból hazánkba és rajtunk keresztül *4,8 százalékkal,* míg a mi exportunk és az Ausztriából, Olaszországból és Jugoszláviából átmenő tranzit *14,4 százalékkal volt nagyobb a bázisidőszaknál.*

Az 1970. évi szállítási feladatok volumenben nem növekednek, mivel a közel 2 millió tonna olaj, nem vasúti tartálykocsikban, hanem *a Barátság kőolajvezetéken* érkezik hazánkba. Az olaj helyett más, munkaigényesebb áruból — vasérc, koksz, műtrágya és különféle gépek —, érkezik több a múlt évinél. *Igy a záhonyi átrakókörzetben tovább nőnek a feladatok.*

Az egy hétig tartó tervegyeztető tárgyalások szívélyes, baráti légkörben, eredményesen fejeződtek be. A vasúti áruszállítási egyezmény aláírására is ünnepélyes külsőségek között került sor — február 14-én —, a MÁV Vezérigazgatóság tanácstermében. Az egyezményt a szovjet vasútak képviseletében *A. V. Vaszov,* a Közlekedési Minisztérium Áruforgalmi Főigazgatóságának vezetője, a MÁV képviseletében pedig *Lindner József* vezérigazgatóhelyettes írta alá. Ekkor hozták nyilvánosságra azt a megállapodást is, amely a két szomszédos igazgatóság, a *debreceni és a lvovi* között született. Eszerint a két ország egymással közvetlen kapcsolatban álló vasútasai *a Lenin centenárium és hazánk felszabadulásának 25. évfordulója tiszteletére kibontakozó szocialista munkaverseny keretében vállalták, hogy maradéktalanul eleget tesznek az ez évi export—import és tranzitszállításokból rájuk háruló feladatoknak.*

V. F.

A vándorzászló a pécsieké

A MÁV igazgatóságok közötti versenyben az 1969. évi összteljesítmény alapján a pécsi igazgatóság dolgozói nyerték el a KPM és a vasutasszakszervezet központi vezetőségének vörös vándorzászlaját. A kitüntetés hét év után került ismét a dél-dunántúli vasutasok birtokába.

A KPM nevében *Rödönyi Károly miniszterhelyettes,* a *MÁV vezérigazgatója,* a vasutas-szakszervezet nevében pedig *Szabó Antal főtitkár* adta át a csaknem 15 ezer dél-dunántúli vasutas jó munkáját elismerő vörös vándorzászlót *dr. Szabó Tibornak,* a pécsi vasútigazgatóság vezetőjének. Az ünnepség alkalmából kitüntetéseket és jutalmakat nyújtottak át a kiváló vasutasoknak. (MTI)

Gazdag választékot kínál a tavaszi lipcsei vásár

AZ IDEI TAVASZI LIPCSEI VÁSÁRT március 1—10 között rendezik. A hagyományos vásáron 12 szocialista és 25 fejlődő ország, valamint 28 iparilag fejlett kapitalista ország 10 ezer kiállítója, 350 ezer négyzetméter kiállítási területen mutatja be legújabb termékeit.

Az ipari kiállítás híven tükrözi az automatizáció, az elektronika, az elektrotechnika és a szerszámgépipar színvonalát. A KGST-ben részvevő szocialista országok együttesen dokumentálják a lipcsei vásáron gazdasági, műszaki és tudományos eredményeiket.

A legnagyobb kiállító a Szovjetunió, amely 13 ezer négyzetméter területen állítja ki legújabb termékeit, a többi között vasúti járműveket is. A magyar ipar és külkereskedelem nagyobb kiállítással jelentkezik Lipcsében, mint bármikor. 34 magyar külkereskedelmi vállalat 4000 négyzetméter területen mutatja be hazánk termékeit. *Ismeretes, hogy Magyarország és az NDK között a múlt év végén írták alá Berlinben az idei árucsereforgalom jegyzőkönyvét.* Ez 1969-hez viszonyítva a forgalom 15 százalékos növelését irányozza elő. Ennek keretében a magyar járműipar egy újtípusú Diesel-mozdonyt is bemutat Lipcsében.

AZ NDK IPARA IS egy újfajta vasúti járművekkel jelentkezik: láthatjuk majd a RIC előírásainak megfelelő új étkezőkocsit. Bemutatnak egy négyrészes emeletes vonatszerelvényt is, melynek variálható belső berendezésével a kocsikat kívánság szerint lehet étkező, háló- vagy kilátókocsiként használni.

B. I.



A szovjet—magyar áruszállítási egyezmény aláírása előtti baráti beszélgetésen Gazdi Dénes, a Vasúti Főosztály nemzetközi osztályának vezetője köszönti a szovjet vendégeket. A kép jobboldalán a küldöttség egyik tagja: Levescsin ezredes.

(Laczkó Ildikó felvétele)

Aktok a Népszínház utcában

Várjuk a vasutasok meghívását...

1946-ot írtak, amikor *Mináry József* főtanácsos furcsa kérésével bekopogtatott a vasutasszakszervezet kapuján.

A főváros szobrainak, műemlékeinek zöme még romokban hevert. Csonka karú emlékművek, üres szobortalapzatok között, beomlott műtermekben éledezett a művészvilág. S *Mináry József* jóvoltából a vasutasok amatőr képzőművészkére is születéséhez közeledett.

— Nem volt könnyű dolgom — emlékszik vissza az alapító tag —, mert bizony, sokan voltak, akik kézlegyintéssel küldték tovább, mondván, most fontosabb dolgaink vannak.

Megnyílt a lehetőség

Minden kezdet nehéz —, különösen, ha az ország is akkor éledezik évszázados elnyomásából — s az ecsethez, írónhoz, a szobrászvésőhöz is lassan idomultak a vasutasujjak. *A lelkesedés, a művészet szeretete, s az a végre megnyílt lehetőség, hogy munkásember is áldozhat a festészet, szobrászat oltárán, azonban minden gátat elmosott.*

Előbb húszan, majd harmincan voltak. Nemsokára ötvenre szaporodott az amatőr képzőművészek száma. *Jó néhány éve pedig rendszeresen 150 látogatója van a körnek: fiatalok, idősebbek, lakatosok, műszakiak, adminisztrátorok, tanulók. Tizenhat évesek és hetvenen felüliek dolgoznak munka után az agyagon, a rajzlapokon.*

Hétköznap este volt, zuhogó eső, kellemetlen, otthon marasztaló idő. A képzőművészet szerelmesait azonban ez sem zavarta. A Népszínház utcai ház földszinti műtermében minden táblánál, formázóhelynél dolgoztak.

Csend volt, ezaz csak majdnem...

Az írónok sercegése, a szobrászvésők karcolása töltötte be a levegőt. Mintha méhraj zsongott volna a teremben. A modellek egyike a szobrászoknál állt, a másik a festőknél ült. *A terem végében egy idős vasútas markáns vonásait lesték a fiatal művészetrajongók.*

Hetenként kétszer

A teremben, csak egyetlen ember járkált, *Kirchmajer Károly szobrászművész*, a kör vezetője. Tanácsokat adott, biztatott, dicsért, javított. A hallgatók láthatóan igényelték a mester véleményét. Még akkor is, amikor a szobrokkal, képekkel zsúfolt különszobában egy kávé mellett beszélgettünk a kör munkájáról, eredményeiről. A tanulók gyakran bekopogtattak tanácsért, hogy bemutassák alkotásukat.

— Egy héten mindenki kétszer jön. *A modelleket, a helyiséget, a szakmai irányítást a vasútasszakszervezet biztosítja.* A többi megszerzése — festék, írón, anyag stb. —, a hallgatók feladata —, kezdi a kör vezetője, s azután munkája szeretetétől fűtve beszél a Népszínház utcai „művésztelep" életéről.

Büszkén szól azokról a tanítványokról, akiknek tehetsége itt bontakozott ki, s akik ma már képzőművészeti főiskolán fejlesztik mindazt, amit a képzőművészeti körben elkezdtek. *Legalább ilyen odaadással emlékezik meg azokról is, akik nem élethivatásnak, hanem szórakozásnak, mai divatos szóval élve, hobbynak tekintik a rajzolást, a szobrászkodást.*



Szobrászok munka közben.

Vizsga: a vasutasnap

— Közösségünk minden évben, a vasutasnap alkalmából, kiállítást rendez. Ekkor mutatjuk be az évi termés javát. Nem vitás, ezeken a kiállításokon minden tanulónk szeretne legalább egy-egy művel szerepelni. A zsűri azonban szigorú.

Kirchmajer Károly amatőr tanítványaival szemben is igényes. Az a hír járja róla, hogy szívesebben bírál, oktat, mint dicsér. *A magasra emelt mérce viszont eredményekben kamatozik. Az elmúlt évben Debrecenben a képzőművészeti körök kiállításán a második kollektív díjat nyerték el.* Ugyanott a szobrászkollektívát külön elismerésben részesítették. A vasutasszakszervezet pedig különdíjjal jutalmazta az iskola hallgatóit.

Idén újabb jutalmat kapott a Népszínház utcai gárda. *Másodszor is elnyerték a Művelődési Minisztérium rangos kitüntetését, s megkapták a Kiváló együttes címet.* Először 1964-ben részesültek ebben az elismerésben, s a most 1969-ben újból elnyert kitüntetés azt jelzi: nem ültek az évekkel ezelőtt megszerzett babérokon, szorgalmasan dolgoztak, fejlődtek azóta is.

Természetesen nemcsak reprezentatív kiállításokat rendeznek. Elmennek műveikkel mindenhová, ahol igénylik a vasútas képzőművészeti körtársra talál, s újabb meghívásokat jelent a csoportnak.

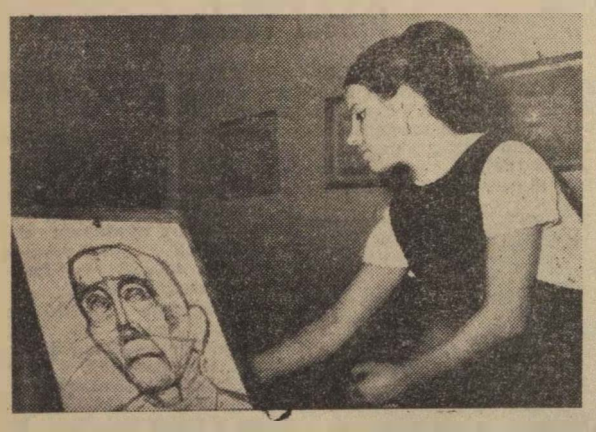
A képzőművészeti körben az alkotáson és a szereplésen túl, sokat tanulnak is. Kollektív műteremlátogatásokon vesznek részt, ahol elemzik, értékelik a látottakat. *A 150 amatőr képzőművész tehát a kultúra terjesztésének, a művészet megszerettetésének egyik sejtje is, mert nemcsak vallják, hanem terjesztik is: csak az szeretheti igazán a művészetet, aki ismeri is.*

Lepies György

★

A Kiváló képzőművészeti kör oklevelet ünnepélyes külsőségek között *Szabó Antal főtitkár* március 21-én adta át. A Művelődésügyi Minisztérium képviseletében jelen volt *Cséri Lajos szobrászművész.*

A képzőművészeti kör tagjainak nevében *Mináry József* alapító tag mondott köszönetet.



„Alakul" a portré.
(Márton Emese felvételei)

A vasutasszakszervezet 25 éves történetéből

II.

A szakszervezet a felszabadulást követően, csak a legminimálisabb támogatást tudta nyújtani tagjainak. Elsősorban az élniakarás hozta a dolgozókat a munkahelyre, de nem hiányzott a felvilágosító szó sem, elsősorban azok részéről, akikből a 25 éves fehérterror sem tudta kiölni a munkásszolidaritás erejét, akik tudták, hogy el fog jönni a szabadság, amelyért oly sokan áldozták életüket.

A munkásegységre törekvők mellett, hamarosan megjelentek a reakciós pártok szószólói is, hogy a szakszervezetek égisze alatt sütögessék pecsenyéjüket.

Támadás a vasutasszakszervezet ellen is

1945 második felében a kisgazdák a „szabad szervezkedés" jegyében, a vasutasszakszervezet ellen is támadást indítottak, hangoztatva, *hogy a munkáspártok jogtalanul kisajátítják a mozgalmat. Paritást — vagyis a funkciók egyenlő elosztását — kérték a vezetőségekben, politikamentességet a szakszervezetek tevékenységében, s azzal fenyegetőztek, hogy a választások után úgyis felszámolják az egyoldalú szervezeteket.*

Minden próbálkozásuk hiábavalónak bizonyult azonban. Egyéni hangadók akadtak ugyan a vasutasok körében is. *A szakszervezetek vezetőszerveibe azonban, csak a két munkáspárt képviselői kerültek az országos választásokon a kisgazdapárt előretörését követően is.*

A vasutasszakszervezet anyagi lehetőségei ebben az időben nagyon korlátozottak voltak, amit erősen befolyásolt az is, hogy kezdetben a helyi csoportok a beszedett tagdíjat teljes egészében saját részükre igyekeztek visszatartani.

A termelő munka rendes kerékvágásba terelése elé sok akadály tornyosult. A fizetések rendezetlensége, a feketepiac hatása, a nehéz élelmezési helyzet, sok dolgozót elkedvetlenített. *Sokan elhagyták a vasutat és máshol kerestek munkaalkalmat. Hozzájárult ehhez az is, hogy egyes vészmadarak azt jósolgatták, hogy tíz év múlva sem lesz a vasúton normális szállítás.*

A lét alapja a munka

Akadtak, akik a demokráciát úgy értelmezték, hogy a munkafegyelem lejáratását szorgalmazták. A szakszervezeti aktivistáknak naponta kellett magyarázni, hogy minden előrelépés alapja a munka, a termelés. Amit alkotunk, termelünk, annak gyümölcse a népgazdaságot erősíti, a lazsálás, a fegyelembontás egyaránt káros az egyénre és az országra. *A szakszervezet kezdettől fogva harcolt a munkafegyelem megszilárdításáért.* Ezt a törekvését 1945 őszétől helyenként akadályozták a vadsztrájkok, s az a helytelen szemlélet, amely egyes helyeken kialakult, hogy tudniillik, a szakszervezeti bizalmi megválasztás után csoportvezető lett, s nem vett részt a termelőmunkában.

Ebben az időben a szakszervezet vezetőszervének apparátusa titkárságokra tagozódott. Az egyes titkárságok — különösen a kezdeti időben —, nem igen foglalkoztak a termeléssel. Tevékenységük jórészt a közvetlen érdekvédelemre terjedt. *Nagyjelentőségű volt az üzemi bizottsági titkárság munkája, amely elsősorban a szervezés feladatát látta el és megalakulásától a demokratikus vívmányok védelmére, a reakció visszaszivárgásának megakadályozására, a dolgozók nevelésére, a munkafegyelem megszilárdítására ösztönözte az üzemi bizottságokat.* Az ilyenirányú nevelést célozták a korán megszervezett szakszervezeti szemináriumok, majd később a szakszervezeti iskolák, a szakosított üzemi bizottsági titkári értekezletek és egyéb rendezvények.

Az 1945—1948 között működő üzemi bizottságok ellentétben az 1949 utáni üzemi bizottságokkal, nem szakszervezeti alapszervezetek voltak. Az üzem összmunkásságát képviselték attól függetlenül, hogy azok, melyik szakszervezet tagjai, illetve egyáltalán tagjai-e a szakszervezeteknek. *Jelentős szerepük volt az üzemekben a termelés megindításában, az újjáépítésben.* A tőkések által elhagyott üzemekben ellátták a gyár vezetését is. Általában megvalósították a termelés munkáselenőrzését.

Az üzemi bizottságok szerepe

Beleszólásuk volt a termelés kérdéseibe, az üzletmenetbe, az összes munkaviszonnyal kapcsolatos ügyekbe. Védték a munkások érdekeit és hatáskörük kiterjedt az üzemeknek a fasisztáktól való megtisztítására is.

De az üzemi bizottságok nem voltak függetlenek a szakszervezetektől. A szakszervezetek résztvettek az üzemi bizottság hatáskörének kialakításában, a választások megszervezésében, segítették, ellenőrizték működésüket.

Az üzemi bizottságok szervezete nagy jelentőségű kezdeményezése volt a munkásosztálynak. Előremutató volt a szakszervezetek üzemi szervezetének és hatáskörének kialakítása szempontjából is a proletárdiktatúra időszakára vonatkozóan.

Nagy hatással volt a teljesítményekre a Szaktanács által 1945. június 15-én elindított országos újjáépítési munkaverseny, melynek szervezésében, irányításában a szakszervezeté volt a főrész. A vasutasok munkalendületére jellemző, hogy míg a felszabadulást követően a vasút teljesítőképessége az 1938 évinek csupán 30 százaléka volt, addig a hároméves terv kezdetéig ez 75 százalékra emelkedett, s a hároméves terv végére 12 százalékkal túlhaladta azt. Az 1947-es őszi forgalom idején, már nagyobb forgalmat bonyolított le a vasút, mint a háborút megelőző évek bármelyikében.

Az ország és közvetlenül a dolgozók érdekében folyó harcban az üzemi bizottságok egyre jobban megerősödtek, derekasan kivették a részüket a munkából. *A munka élvonalában a kommunisták haladtak.* Lendületük magával ragadta a többséget. Mindemellett voltak, akik kihúzták magukat a munkából, s önös érdekeik után futkároztak. Mégis elsődlegesen az a döntő, hogy a helyreállítási munkában tanúsított példás szorgalomért közel 10 000 vasutas részesült jutalomban, elismerésben 1947 végéig.

(Folytatjuk)

SZOCIALISTA MÓDON DOLGOZNI, TANULNI ÉS ÉLNI

Tartalmasabb kulturális vállalásokat

A szakszervezeti aktivisták eddig is sokat tettek a szocialista brigádmozgalom fejlesztéséért. A kultúraktívák elsősorban a kulturális célkitűzések kidolgozásához és a vállalások teljesítéséhez nyújtottak segítséget. *Az utóbbi évek tapasztalatai azt bizonyítják, hogy a mozgalom tömegessé válása óta elsősorban az önművelést és a társadalmi tevékenységet illetően szükséges új utakat keresni.*

Tény, hogy a politikai nevelő tevékenység hatósugarában levők nagy része szocialista brigádtag, illetve olyan brigád tagja, amely vállalta a cím elnyerését. A *„Társadalmunk időszerű kérdései"* tanfolyamok hallgatóinak túlnyomó része az ismeretterjesztő előadásokon részvevők többsége brigádtag.

A szocialista brigádok vállalásainak segítése

— A szakszervezeti művelődési intézmények (könyvtárak, klubok, művelődési házak) munkája is egyre inkább tervszerűen terjed ki a brigádmozgalom részvevőire. *Bár az igaz, hogy a mozgalom tömegessé válása miatt az intézmények vezetői nem tudnak kellően foglalkozni a brigádokkal. A kulturális munkát nehezítette az is, hogy a szakszervezeti bizottságok kulturális, agitációs és propaganda bizottságai nem segítették kellően a brigádokat, s „menetközben" is keveset foglalkoztak velük.*

Mire terjedjenek ki a kulturális vállalások?

Az egyéni vállalásoknál:

— az általános iskola 8 osztályának elvégzésére;

— a szakvizsgák letételére, szakmai tanfolyamok elvégzésére;

— általános politikai, kulturális képzettség fejlesztésére (pl.: politikai tanfolyamokon, ismeretterjesztő előadás sorozatokon, munkásakadémiákon való rendszeres részvételre.) Színház- és mozimúsorok látogatására, szépirodalmi művek olvasására és vitákra stb.

A kollektív vállalásoknál:

— politikai, szakmai, szépirodalmi művek, folyóiratok, napilapok cikkeinek megvitatására;

— a továbbtanulók, szakmai továbbképzést vállalók kollektív segítésére, patronálására,

— családi ünnepek lebonyolítására, klubdélutánok szervezésére;

— tapasztalatcserék szervezésére;

— országjárásra, városok megismerésére, családi kollektív kirándulásokra;

— esetenként kollektív színház-, mozi-, kiállítások, múzeumok látogatására.

A vállalások ne legyenek általánosak

A vállalások kialakításában még napjainkban is előforduló hiba az, hogy azok egy része általános és formális.

Fontos viszont, hogy a szolgálati vezető, a szakszervezeti bizottság jól előkészítse és differenciálja — a brigádok összetételének megfelelően — az éves kulturális vállalásokról szóló javaslatokat. *Gondot kell fordítani a vállalások feltételeinek megteremtésére, mert a legértékesebb vállalás is csak papír marad, ha a feltételek hiányában az nem teljesíthető.*

A szakszervezeti bizottságoknak arra is ügyelni kell, hogy a brigádok feladataikat necsak a termelés, hanem a művelődés területén is helyesen határozzák meg.

A szocialista brigádvállalások értékelésénél egy sor visszásság is jelentkezik. Nem egyforma mértékkel értékelik a termelési és a kulturális vállalásokat. Emiatt sokszor könnyen javasolják a cím elnyerését vagy megtartását. Ritkán fordul elő az, ha a kulturális vállalás nem teljesítéséért visszavonnak, vagy nem javasolnak szocialista címet. Az is ritka, ha a brigádban egy-egy brigádtagot —, mert nem teljesítette vállalását, elmarasztaltak volna. *Ennek elsősorban az az oka, hogy sok helyen a kulturális bizottság tagjai nem egyenjogú partnerként vesznek részt a kulturális vállalások értékelésénél.*

Folyamatos munka

Fontos, hogy a kultúrbizottságok a vállalások megtételétől, a rendszeres segítésen keresztül az értékelésig folyamatosan végezzék munkájukat.

A segítségadáshoz szükséges viszont, hogy:

— a vállalásokat a brigádok pontosan határozzák meg és vezessék a brigádnaplóban;

— a vállalásokat havonta értékeljék;

— a brigádok vállalásait negyedévenként a szakszervezeti bizottságok és a szolgálati helyek vezetői is vizsgálják felül;

— a brigádok munkáját a termelési tanácskozások alkalmával ismertessék.

A jubileumi, centenáriumi év gazdag kulturális programja kedvező feltételeket teremt az 1970. évi vállalások megtételéhez. Az általános műveltség megszerzésétől a politikai, szakmai ismeretek bővítéséig megfelelő feltételek teremtődtek a művelődésre, tanulásra. A szocialista emberré formálásnak önkéntes vállalása megköveteli a brigádoktól, hogy éljenek ezekkel a lehetőségekkel.

Horváth Ferenc

NAGYAKTÍVA-ÉRTEKEZLET HATVANBAN

A hatvani csomóponton aktívaértekezletet tartottak.

Az értekezlet előadója *Tóth János a 8. szakosztály vezetője volt*, aki időszerű gazdaságpolitikai kérdésekről és az MSZMP novemberi határozatával kapcsolatos feladatokról tájékoztatta a csomópont dolgozóit. Az aktívaértekezleten részt vett és az elnökségben helyet foglalt *Szabó Ferenc, Hatvan város pártbizottságának első titkára. Juhász Ferenc, a városi KISZ-bizottság titkára és dr Novák Pálné országgyűlési képviselő is.*

Szűcs Ferenc

Együttesen, közös akarattal...

Látogatás a miskolci vontatási főnökségen

Kecskés Lászlóval — a miskolci vontatási főnökség vezetőjével —, a villamosmozdonyok szerelőcsarnokában beszélgettünk a főnökség gondjairól, eredményeiről.

— 1963-tól tértünk át a korszerű gépek karbantartására és javítására — mondja *Kecskés László.* — A teljesítmény 80 százaléka a villanymozdonyok munkájából ered. Húsz Diesel-mozdonyunk is van, de az összes mozdonyaink fele, 84 még gőzmozdony. *Sajnos a javítószínünk már korszerűtlen és kicsi. 1970 végére azonban reméljük, hogy 46 millió forintos beruházással elkészül az új, korszerű szerelőcsarnokunk, ahol már nem lesznek a jelenlegihez hasonló gondjaink.*

— Egy ilyen nagy szolgálati helyen sok szakemberre van szükség. Gondot okoz-e a szakember-utánpótlás?

— A szakember-utánpótlás sajnos nálunk is gondot jelent. Létszámhiányunk azonban nem olyan mértékű, hogy ez hátráltatná a munkánkat. *Eddig még át tudtuk hidalni a kisebb-nagyobb nehézségeket.* A munka megszervezésében, elosztásában nagyon sokat segít a 110 szocialista brigád, amely dolgozóinknak 55 százalékát tömöríti.

1

Cserháti Ferenc párttitkár a szocialista brigádok munkájával kapcsolatban elmondotta, hogy vállalásaik zömét szakmai jellegű feladatok, továbbképzés és tanulás alkotják. Ezek persze korántsem merítik ki a brigádok tevékenységét.

Az Április 4. ifjúsági brigád például a bodrogolaszi fiúnevelő intézetben néhány kisgyermek patronálását, segítését is vállalta, mely szép példája a szocialista közösségben dolgozó emberek humánus, minden öncélú érdektől mentes magatartásának.

Egy-egy jó kezdeményezés, új ötlet a termelő munkában is meghozza gyümölcsét. *Újszerű kezdeményezés elindítója volt a húsz főből álló November 7. brigád, amelynek tagjai gyors- és személyvonatokat továbbító mozdonyvezetők és fűtők.* Az ő ötletük volt, hogy a szolgálati idő alatt tapasztalt szabálytalanságokról —, amik esetleg baleset előidézői is lehettek volna — statisztikát készítettek. Ez a statisztika hasznos adatokat tartalmaz a leggyakrabban előforduló baleseti veszélyforrások okáról. Az anyagot megküldték az igazgatóság vezetőjének. *Ez a példa is igazolja, hogy a szocialista brigádok munkájában el lehet térni a sablonos formalitástól.*

A brigádok fontos szerepet kaphatnak az üzemi demokrácia kiszélesítésében is.

— Az üzemi demokráciát, a kollektív vezetés kiszélesítését a gyakorlatban úgy próbáljuk megvalósítani, továbbfejleszteni, hogy a jutalmak elosztását is rábízzuk egy-egy brigádvezetőre és a brigádgyűléseken közösen döntik el, hogy munkájuk alapján kik azok, akik a jutalmazásra a legérdemesebbek. Gyakoroljuk ezt a módszert a kisebb felelősségre-vonás, a fegyelmezés érdekében is — mondotta Cserháti Ferenc párttitkár.

2

Érdemes néhány szót szólni a 186 KISZ-tag munkájáról és eredményeiről is. *Holman József* KISZ-titkár elmondotta, hogy sok a termelést segítő megmozdulásuk. Programjukban minden évben szerepel az önképzést és a szakmai műveltség fejlesztését szolgáló vállalás. *Sok segítséget kapnak a párt- és a szakszervezet vezetőségétől. Részt vesznek a Szakma Ifjú Mestere-mozgalomban,* (ahol már 11 arany, ezüst és 12 bronz fokozatot szereztek.) A munka mellett persze, a szórakozásról sem feledkeznek meg. A Vörösmarty-klubban zenés rendezvényeken, vetélkedőkön pihenik ki a hét fáradalmait.

3

Nem lenne teljes a kép a főnökség életéről, ha figyelmen kívül hagynánk annak a 100 női dolgozónak a tevékenységét és erőfeszítéseit, akik — noha az összlétszámhoz képest, kevesen vannak —, de annál többet munkálkodnak a szolidaritás és a kollektív szellem kialakításán. Segítenek a szervezésben és a sok női tapintatot igénylő ezernyi apró gondok megoldásában.

A nőbizottság titkára *Vojvoda Jánosné* elmondotta, hogy munkájuk igen sokoldalú. Változatos, gazdag a programjuk, aminek végrehajtása nemegyszer sok fáradságba kerül. Legfontosabb feladatuknak a társadalmi, szervezési és kultúrmunkán kívül a családlátogatásokat tartják. *Ennek a nagyon szép „küldetésüknek" úgy tesznek eleget, hogy meglátogatják azokat a családokat, amelyek „védelemre" szorulnak.* Természetesen az ilyen jellegű ügyek intézése, a családi harmónia helyreállítása sok tapintatot, diszkréciót és nem kis fáradságot igényel. Tiszteletreméltó feladatot vállaltak, amiért dicséret illeti őket!

Ugyancsak elismerésre méltó munkát végez a hatszoros Minta Üzemszervezet címmel kitüntetett Vöröskereszt-alapszervezetük — *Talián Viktorné* vezetésével. Ezt bizonyítja az önkéntes véradó napokon való tömeges részvétel is. Legutóbb 324 dolgozó összesen 98 liter vért adott.

Kaszala Sándor

Minden dolgozó versenyben

A Landler Járműjavítóban sikeresen teljesítették a felajánlás első szakaszát

SOKAN NEM IS GONDOLJÁK, hogy e mondat mögött: *„jubileumi munkaverseny"* mennyi tartalom húzódik. Túl a mozgalom eszmei és gazdasági értékén, rengeteg szervező munka, alapos, gondos felmérés és az úgynevezett rejtett tartalékok feltárása jellemzi azt a felajánlást, amelyet a dolgozók hazánk felszabadulásának 25. évfordulójára tettek.

A Landler Járműjavító Üzemben több mint 1600 munkás adta kézjelét a szerződésekre, mert szerződésnek is lehet mondani a versenyvállalásokat, hiszen minden egyes pontját, tételét szigorúan ellenőrzik. Miközben *Földesi Ferenccel*, a szakszervezeti bizottság versenyfelelősével beszélgettem, meggyőződtem az előző mondat hitelességéről.

— Nagyon sok ember segített a verseny első szakaszának értékelésénél. Az alapszervezetekben a műhelybizottságok szinte napról napra jelezték az eredményeket. *Nemcsak szóban, hanem mindent dokumentálva is, hiszen a felajánlások teljesítésének csak akkor van igazán értelme és értéke, ha azt kézzel foghatóvá tudjuk tenni.* Minden eredményt, amely a vállalásokban foglaltatik, bizonyítani kell. Szerénytelenség nélkül mondhatjuk, hogy pontosan és lelkiismeretesen értékeljük a munkaverseny eredményeit.

Üzemünk dolgozói hazánk felszabadulásának 25. évfordulójára azt a felajánlást tették — kapcsolódik beszélgetésünkbe *Szatmári József*, a szakszervezeti bizottság tagja —, hogy az 1970-es évi tervet maradéktalanul teljesítik. *A mozdonyjavító osztályon a Kurucz, a Horváth és a Mihanek szocialista brigádok már eddig is bebizonyították, hogy lehet rájuk számítani.* Ezek a brigádok vállalták, hogy — a minőségi előírások betartása mellett — terven felül elkészítik a 411—613 kazán csövezési munkáit és a 411—412-es kazán burkolatát.

— Úgy gondolom, hogy a jubileumi munkaverseny értékelésénél a szakszervezeti bizottság nem áll könnyű feladat előtt, hiszen 178 brigád munkáját kell számba venni.

— Nem szabad kihagyni a rangsorolásból a kocsijavító osztályon dolgozó cserejavító szocialista üzemrészt sem — szólal meg ismét *Földesi Ferenc* — amely 2120 óra mennyiségű különféle munkát végzett, azon felül, hogy a rájuk háruló munkafeladatokat hiánytalanul teljesítik. *Ezen az osztályon dolgozik a Holicza brigád, amelynek létszáma igaz ugyan, hogy eggyel csökkent, de mégis vállalták, hogy teljes energiával részt vesznek a „tiszta üzem, rendes műhely" mozgalomban.*

— A karbantartó osztályon a *Magyarkuti* brigádot is meg kell dicsérni, mert ők a társcsoportok vállalásai teljesítéséhez szükséges esztergályos, marós, gyalus munkák elvégzését vállalták. Mivel szocialista brigádról van szó, a brigád tagjai nemcsak a munkában, hanem a politikai oktatásban is élenjárnak.

FELTÉTLENÜL BESZÉLNI kell a Pusztai brigád nagyszerű vállalásáról, amely a csapágyöntöde átszervezési idejére is vállalja a mozdonycsapágy zavartalan ellátását. *Ezenkívül csökkentik a fajlagos óraráfordítást.* A műhely csinosítását társadalmi munkában vállalták. De ezzel nincs vége a *Pusztai brigád* értékelésének. Beszéljenek helyettem a számok — mondja az írásos anyagba tekintve *Szatmári* elvtárs. A járművek átfutási idejét a célkitűzéshez képest 10,6 százalékkal, a javítási időt 17,5 százalékkal csökkentették.

Az üzem kollektívája, a szocialista brigádok tagjai a jubileumi verseny során is bebizonyították, hogy lehet rájuk számítani.

Pászt Róbert

Javult a munkásszállások és a laktanyák ellátottsága

A szakszervezet elnöksége 1968. július 5-i ülésén tárgyalta a munkásszállások és a laktanyák ellátottságát. A jelentés és a vita alapján intézkedési terv készült a hiányosságok megszüntetésére, az ellátottság javítására. *Ennek végrehajtásáról adott számot az elnökségnek a Vasúti Főosztály 3. szakosztálya. Cikkünkben ezzel foglalkozunk.*

Az igazgatóságok az intézkedési terv megjelenését követően — a kötelező normák figyelembe vételével — felülvizsgálták a laktanyákat és a munkásszállásokat.

Modernizálás, korszerűsítés

A hiányosságok zöme a létesítmények nem kielégítő tisztaságával, a berendezési tárgyak használhatatlanságával és egészségügyi normák be nem tartásával volt kapcsolatos.

Igyekeztek a beérkezett kérelmek, igénylések alapján a felújítás és fenntartás jellegű hiányosságok megszüntetésére szükséges hitelt, valamint a hiányzó felszerelési tárgyak tekintélyes részének beszerzésére anyagi fedezetet biztosítani. *Több szálláshely korszerűsítése, felújítása és berendezési tárgyainak bővítése vált lehetségessé.*

A pályafenntartási főnökségek elvégezték a szükséges meszeléseket, festéseket, mázolásokat, kicserélték a korszerűtlen emeletes ágyakat. Az afrikkal töltött párnák helyett tollpárnákat, az elavult pokrócok helyett paplanokat szereztek be.

Emlékedett azoknak a létesítményeknek száma, ahol az élelmiszerek tárolására hűtőszekrényt szereztek be. *1969-ben a szálláshelyeken a hiányzó berendezési és felszerelési tárgyak beszerzésére a szakosztályok 2 919 000 forintot fordítottak.*

Az építési és pályafenntartási szakszolgálat területén a fővizsgák keretében megkezdték 235 szálláskocsinak az új normák szerinti folyamatos átépítését. *1969-ben 16 — már az új egészségügyi normák alapján elkészített — háló-, 3 fürdő- és 2 kultúrkocsival segítették a dolgozók szállásigényeinek kulturáltabb kielégítését.* A távközlési és biztosítóberendezési szakszolgálat 500 000 forintot fordított három szálláskocsi átalakítására.

Több fontos intézkedés

1970-re újabb 48 lakókocsi, 3 fürdőkocsi, konyhakocsi átépítését vették tervbe, mintegy 6 millió forint összeggel.

A MÁV egészségügyi felügyelők, üzemi orvosok — függetlenül az üzemszemléktől — kötelező ellenőrzéseiket rendszeresen elvégezték. *A kisebb hiányosságok megszüntetésére a helyszínen intézkedtek, súlyosabbak esetén az üzemeltető szolgálati helyek vezetőinek határozatban tették kötelezővé a hiányosságok felszámolását, határidő megjelölése mellett.*

A forgalmi és vontatási laktanyákban a melegágy váltást sikerült olyan mértékben csökkenteni, hogy 1970-ben a teljes felszámolás várható.

Hiba volna azt állítani, hogy az intézkedések elégségesek voltak, a hiányok teljes kiküszöböléséhez. Több olyan szálláshely van, ahol a tisztálkodási lehetőségek sem kellően biztosítottak. *A meglevő berendezési tárgyak nem elégítik ki a jogos igényeket.* Sok helyen a tisztaság és rend egyáltalán nem kielégítő. *Nehezíti a hiányok pótlását, hogy a szálláshelyek tekintélyes része olyan ideiglenes épületben van, ahol a bővítési lehetőségek szinte kizártak.* A szálláshelyek rendeltetésétől eltérő használatának felszámolása nem folyik kellő ütemben, különböző okok és indokok miatt. *Továbbra is probléma a szálláskocsik egyenletes fűtésének megoldása.* A tervezett olajfűtést tűzrendészeti okokból egyelőre nem engedélyezik.

Ne kampányfeladat legyen...

Az 1969-ben kapacitás és részben hitel hiányában végre nem hajtott felújításokhoz és beszerzésekhez szükséges hiteleket az érdekelt szakosztályok 1970. évi tervükben biztosították és az igazgatóságok ütemtervet készítettek a hiányosságok végleges felszámolására.

Fontos, hogy az intézkedési tervben foglaltakat az illetékesek ne tekintsék kampány feladatnak. A szálláshelyeken levő hiányosságok megszüntetését folyamatosan minden anyagi lehetőséget figyelembe véve fokozni kell.

Fokozódó lendület

A MÚLT ÉV SZEPTEMBERÉBEN tartott nagygyűlésen határozták el a dunakeszi járműjavító dolgozói, hogy felszabadulásunk jubileumának tiszteletére szocialista munkaversenyt szerveznek. *A verseny fő célja az 1970. évi terv sikeres teljesítése.* A széles körben meghirdetett, s jól előkészített mozgalom kedvezően befolyásolta már a múlt évi feladatok végrehajtását is, melyet a *„kiváló üzem"* szintnek megfelelően teljesítettek.

A tervben szereplő 160 Bahv kocsi gyártását maradék nélkül elvégezték, de eleget tettek a kocsijavításban előírt feltételeknek is. *A tervszerűséget 100 százalékban betartották, s 1,7 nappal csökkentették az átfutási időt.*

Az eredményekből az üzem 88 szocialista brigádjának 1316 tagja példamutatóan vette ki részét. A felszabadulási versenyben a szocialista kollektívák mellé a többi munkabrigádok is felzárkóztak. Végeredményben az üzem 129 brigádja, s az osztályok, üzemrészek, műhelyek műszaki és adminisztratív dolgozói által tett részfelajánlások alakították teljes egésszé az üzem éves vállalását.

A tennivalókat nagy gondossággal nyolc pontban összegezték, melyben a fennálló létszámhiány, a mintegy félmilliárd forint értékű rekonstrukció építési munkálatai következtében beálló területkiesés és kapacitáscsökkenés ellensúlyozásával a terv teljesítését — s mint fő szempontot — a termelékenység fokozását állították előtérbe. *Vállalták, hogy 1970-ben 50 ezer normaórát kizárólag a termelékenység növelésével teljesítenek.*

E vállalás alapján már lefektették a 6482 pályaszámú Bahv kocsi főalvázát, melyet kizárólag termelékenységemelésének eredményeként készítenek el, s április 4-re adják át a forgalomnak. Május 1-re hasonlóképpen egy főjavításos kocsi elkészítését tűzték célul. *A vasutasnap tiszteletére 10 kocsi fővizsgáját végzik el. Önköltség tekintetében 1 százalékos — mintegy 4 millió forint — csökkentést vállaltak a múlt évhez képest.*

HÁROM ÜZEMRÉSZ DOLGOZÓI a „szocialista munka műhelye" cím elnyerését tűzték ki célul, a brigádok pedig a minőségjavítás érdekében az „önmeózás" további szélesítését vállalták.

A dolgozók továbbképzését a szervezett állami és társadalmi oktatási formákon túl a „műszaki", a „szocialista brigádvezetők" és a „KISZ klub" keretein belül segítik. Legutóbb a szocialista brigádvezetők klubjában tartottak előadássorozatot a vezetés kérdéseiről.

Szőnyi Lajos



Lőrincz István mázoló munka közben.



Ritzl József és Dinka László gépmunkások a jubileumi évforduló tiszteletére felajánlott Bahv-kocsi anyagát darabolják méretre.

(Szőnyi Lajos felvételei)

A március 1-től érvénybe lépő bérügyi intézkedések a központi vezetőség napirendjén

(Folytatás az 1. oldalról)

zárfizetéskor, vagyis április 14-én kerül sor.

Mint ismeretes, a Minisztertanács határozata alapján képzett és szakképzetlen ápolónők és takarítónők bérét.

A béremelést munkaköri pótlék bevezetésével kell végrehajtani. A pótlék összege a szakképzett ápolónőknél havi 200—400 forint, szakképzetlen ápolónőknél 150—250 forint, takarítónőknél 100—200 forint.

A kisegítő állománycsoportba tartozó dolgozókat valamennyi egészségügyi és szociális intézetben átlagosan 100 forint béremelésben kell részesíteni.

Ugyancsak március 1-i hatállyal emelik a felsőoktatási intézmények oktatóinak és technikai dolgozóinak munkabérét. *Az oktatók átlag 17, a technikai és egyéb alkalmazottak 9 százalékos béremelést kapnak.* A Minisztertanács határozata előírja az áru- és vizsgadíjak összegének differenciált, átlagban mintegy kétszeresére történő felemelését is.

A béremelésre fordítandó összeget népgazdasági erőforrásból biztosítják. A vasút fenti kategóriába tartozó dolgozói is természetesen részesülnek a jelzett béremelésben.

KÉSETT A SEGÍTSÉG

A hó vígasztalanul hullott, amikor a péceli pályamesteri irodában csengett a telefon.

— Pályamester elvtárs, intézkedjen, mert a III. vágányon a kijárati jelzővel szemben eltört a sín!

Kiss László azonnal jelentette a történteket, majd gépet kért, mivel emberi erővel a 12 mázsás sínt szállítani lehetetlen.

Kínos, izgatott várakozás, a gép azonban sehol. A pályamester ideges. Érzi, hogy cselekednie kell. A II-es vágányon éppen tehervonatot fogad a „forgalmista" — s várakoztatja — mert itt előzi meg egy gyors. *Kiss pályamester a vonatvezetőhöz fordul segítségért. Néhány pillanat, s már is mennek a géphez, amely rövid idő alatt rendeltetési helyére szállítja a 12 mázsás terhet.* S alig fél óra múlva a pályamester közli a forgalmi szolgálattevővel: minden rendben. A III. vágányon megindulhat a forgalom.

A tehervonat már régen elment, amikor megérkezett Pestről a TVG. De már elkésett. A péceliek gyorsabbak voltak!

Csiba József

A MÁV 1969. évi üzembiztonsági helyzete

Az 1969-es év kezdetekor látszott, hogy a vasúti forgalom biztonsága érdekében az előző időkhöz képest többet kell tennünk. Meg kell szüntetni a súlyos balesetek következtében kialakult kedvezőtlen hangulatot, s célszerű intézkedésekkel jobb munkafeltételeket, üzembiztos közlekedést kell megteremtenünk.

Az üzembiztos közlekedés eredményességét az év végén értékeltük. Megállapítottuk, hogy a közlekedő vonatokkal történt balesetek — az előző évhez viszonyítva — 30 százalékkal csökkentek ugyan, de így is 103 közlekedő vonattal történt baleset.

A mozdonyvonatokra is ügyelni kell

A balesetet szenvedett vonatok közül kevesebb volt a személyszállító vonat, mint az előző évben. Lényegesen több viszont a mozdonyvonat. *Ez a tény felhívja a figyelmünket arra, hogy a forgalmi végrehajtó szolgálatnál dolgozók lebecsülik a mozdonyvonatokat.* Utjukat nem kellő módon biztosítják, illetve nem üzembiztosan vezetik azokat.

A balesetek többsége fővonalon történt, de a balesetet okozó állomásokon, vonalszakaszokon, illetve vonatszemélyzetnél újabb baleset nem fordult elő. Ebből a tényből levonható az a következtetés, hogy lehet üzembiztosan közlekedni. A felsorolt helyeken bebizonyították a vasúti dolgozók, hogy tanultak saját káruikból. De felvetődik a kérdés: *ezek felismeréséhez miért kellett balesetnek bekövetkeznie?*

Közlekedő vonatok balesetei következtében meghalt *10 utas és 6 vasúti dolgozó. Megsérült 70 utas és 22 vasutas.* Még, ha számításba vesszük azt is, hogy az esetek száma kevesebb, a halálos kimenetelűeké egyharmada az előző évinek, akkor is azt kell mondani, hogy a százalékos összehasonlításnál helytelen alapból indultunk ki. *Ezen a területen nem lehet bázis, illetve a bázis csak nulla eset lehet.*

Sok a vonatveszélyeztetés

Állomásainkon, a vonalakon az útátjárókon 1969-ben 197 fő halt meg, 404-en pedig megsérültek. *Ezek a balesetek nem a vasúti dolgozók hibájából következtek be, hanem a közlekedőkre vonatkozó szabályok megszegése miatt, a szerencsétlenül járt ak hibájából.* Sajnos, az ilyen sérülések száma viszont emelkedő.

Lényegesen megnőttek a baleseti károk. Az előző évinek másfélszerese, közel 20 millió forint volt az összetört, vagy megsérült mozdonyok és vasúti kocsik káröszsege, a megrongálódott pálya helyreállítási költsége. *Ez a hatalmas összeg a MÁV eredményes gazdálkodását rontja, ami minden vasutas dolgozó jövedelemviszonyára is kihat.*

A tolatás és gurítás közben 1968-ban 1857, 1969-ben pedig 1919 baleset történt. *A baleset oka 378 esetben a késői fékezés, illetve fékezéselmulasztás, 190 esetben a jelzés helytelen alkalmazása, 168 esetben váltóellenőrzés-elmulasztás, 106 esetben pedig a váltófelvágás volt.* A baleseti okok egyben a sürgős tennivalókra is rámutatnak: *csak fegyelmezettebb, a technológiát betartó, jobb együttműködéssel járó munka csökkenti a balesetek számát.*

Pontos, lelkiismeretes munkát

Lényeges kérdésnek kell tartani és ennek megfelelő súllyal kezelni a vonatveszélyeztetéseket. Ezen a területen számottevő a rosszabbodás. 1968-ban 143, 1969-ben 203 vonatveszélyeztetés történt. A veszélyeztetéstől pedig már csak egy lépés a baleset. Veszélyhelyzet nagyfokú fegyelmezetlenség, utasításellenes munka esetén áll elő. A mulasztás, több esetben a mulasztások sorozata a veszélyeztetésen keresztül vezet el a balesethez. A forgalomszabályozás és -lebonyolítás sarkalatos pontjait; a váltó- és vágányút-ellenőrzést, az utasításszerű engedélykérést és menesztést, a jelzők parancsainak figyelembe vételét sértik meg.

1969-ben 203 olyan eset történt, amikor mások súlyos mulasztását észrevéve, intézkedni kellett a veszélybe rohanó vonat megállítására, 103 esetben viszont nem volt megelőző, elhárító dolgozó, s így bekövetkezett a baleset. *Vasúti forgalmi munkánk biztonsága nem múlhat azon, hogy akad-e mások mulasztását korrigáló, intézkedni tudó dolgozó, vagy nem!*

A MÁV Hivatalos Lap 13. számában rendelet jelent meg arról, hogy a vonatoknál előállott veszélyhelyzetet észrevevő és a baleset bekövetkezését megakadályozó dolgozóknak jelentős összegű — 2000—5000 forintig terjedő — jutalmat kell adni. *Ez az intézkedés — a megtett jelentős számú, egyéb, a forgalom biztonságát elősegítő intézkedésekkel együtt — „kifizetődőnek" bizonyult.* A 203 veszélyhelyzetben a balesetet megelőző intézkedésért 300 dolgozó részére 510 ezer forintot fizettek ki a vasútigazgatóságok. Volt olyan eset is, amikor közúti járókelő vett észre veszélyhelyzetet, nevezetesen azt, hogy a vasúti sinekre bevágásban több tonna súlyú munkagép dőlt. Hallva a közeledő vonat zaját, a közúton kerékpárral haladó ismeretlen személytől járművét elkérve, a vonat elé hajtott és a kerékpár lámpájával — éjszaka volt — jelzéseket adott a személyvonatnak. A vonatszemélyzet ezt észrevéve a vonatot megállította.

Az 1969. év üzembiztonsági helyzetét értékelve megállapítottuk, hogy a tett intézkedések csak részben hozták meg a joggal elvárt eredményt. Az üzembiztos közlekedésben tovább lépni csak akkor tudunk, ha ez a valóban társadalmi ügy minden vasúti dolgozó saját ügye is lesz. *Az utasítás szerinti pontos, lelkismeretes munka vezet el oda, hogy népünk, szocialista társadalmunk jobban értékelni tudja nagy táborunk, a vasutasság áldozatos, nehéz munkáját.*

Dr. Géringer Ferenc

Új utasítás a vendégszobák használatára

A vasút jelenleg 78 szolgálati helyen — általában a nagyobb csomópontokon — 300 vendégszobát üzemeltet, amelyekben egyszerre 562 személy helyezhető el.

A szobák viszonylag nagy száma ellenére sokszor megtörténik, hogy hivatalos kiküldetés esetén nem lehet szobát kapni. Ennek oka elsősorban az, hogy általában a jelentkezés sorrendjében biztosítják a vendégszobát. Nem tesznek különbséget a szolgálati főnökségek az igénylők között a tekintetben, hogy hivatalos-, vagy magánutazás keretében igénylik-e azt, tényleges dolgozó vagy nyugdíjas a kérelmező. *A helytelen gyakorlatot elősegítette az is, hogy a vendégszobák használatára kiadott rendelet több mint 20 éves és az sok vonatkozásban már elavult.* Mindezekre figyelemmel feltétlenül indokolt az új szabályzat kiadása.

Az új szabályozás alapja az, hogy a rendeltetésszerű használat alapvető követelményéből kiindulva kell az igénybevétel feltételeit megállapítani. *A vendégszobák üzemeltetésének célja pedig elsősorban az, hogy a kiküldetésben levő tényleges dolgozók kulturált elhelyezését, a pihenési és tisztálkodási lehetőséget biztosítsák.*

A sorrendiség megállapítása

Ennek megfelelően a vendégszobák használatára az alábbi sorrendben jogosultak a dolgozók:

a) a hivatalos kiküldetésben levő államvasúti dolgozók;

b) a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium főosztályainak az Államvasutak területén kiküldetésben levő dolgozói;

c) a csatlakozó, illetve határállomásokon a szomszéd vasutaknak hivatalos kiküldetésben levő alkalmazottai;

d) a Magyar Postának az Államvasutak területén hivatalos kiküldetésben levő dolgozói;

e) a fegyveres testületeknek a vasúti forgalom lebonyolításában érdekelt tagjai az Államvasutak területén történő hivatalos eljárásuk során;

f) az Államvasutak nem hivatalos kiküldetésben utazó dolgozói és velük együtt utazó családtagjai, ha az előző pontokban felsorolt személyek vendégszobára igényt nem jelentettek be.

A külföldiek nem vehetik igénybe

A helyettesítésre kirendelt dolgozókat természetesen hivatalos kiküldetésben levőknek kell tekinteni. Megjegyzendő továbbá, hogy ha az üzembentartó szolgálati hely üres vendégszobával rendelkezik, a jelentkező vasúti nyugdíjas részére a főnökség vezetője egy éjszakára vendégszobát biztosíthat.

Emlékeztetni kell olvasóinkat arra a korábbi tiltó rendelkezésre, amely szerint *külföldi vasutasokat — a fenti felsorolás c) pontjában megjelöltek kivételével — nem szabad vendég-, illetve laktanyaszobában elhelyezni.* Az erre irányuló esetleges kérelmeket — bárki is támogatja azokat — a szolgálati főnökségeknek a leghatározottabban vissza kell utasítaniok. Magától értetődően változatlanul hatályban van az az intézkedés, amelynek értelmében vasutas dolgozó külföldi magánutazása alkalmával nem vehet igénybe külföldön vendég-, illetve laktanyaszobát.

Huzamosabban kiadni nem lehet

A kiküldetésben levő igényjogosultak a vendégszobát egyfolytában legfeljebb 7 napig használhatják. *Ennél hosszabb ideig csak az üzemben tartó szolgálati főnökség vezetőjének külön engedélye alapján lehet igénybe venni.* Éppen a hivatalos úton levő dolgozók szállásléhetőségének biztosítása érdekében mondja ki az utasítás azt, hogy a magánügyben utazó személyek részére csupán egy éjszakára engedhető át a vendégszoba.

Nyomatékosan kívánjuk hangsúlyozni, hogy *a vendégszobákat munkásszállás, vagy lakás céljára használni, huzamosabb ideig egy személy részére kiadni, arra nem jogosított személyeknek azok használatát engedélyezni, vagyis a vendégszobákat eredeti rendeltetésüktől elvonni a legszigorúbban tilos!*

Dr. Horváth Károly

25 éve történt

Küldöncök továbbították a rendelkezéseket

Budapest felszabadulása után a helyreállítási és újjáépítési munkákkal párhuzamosan bontakozott ki a vasútforgalom. A *Budapest—Cegléd—Szolnok* között február közepe óta rendszeresen közlekedő távolsági személyvonatpár után március 3-án — másodnaponkénti közlekedéssel —, *Budapest—Miskolc* között is megindult a személyforgalom. Nem sokkal ezután *Budapest—Kunszentmiklós—Tass* között két vonatpárt helyeztek forgalomba. Ugyancsak márciusban került sor a *Duna—Tisza* közötti vonalak benépesítésére.

Élelmiszerszállító tehervonatok

A vasút központi irányító szerve, az igazgatóság közben felvette a kapcsolatot a korábban felszabadult *szegedi, debreceni, miskolci és pécsi* üzletvezetőséggel. Az egyre hatékonyabb irányítás eredményeként az ország keleti és déli részéből folyamatosan érkeztek Budapestre az élelmiszerszállító tehervonatok. A sokat szenvedett fővárosból pedig — amint beköszöntött a tavasz —, *elindultak a gyerekeket és öregeket „kitelepítő" vonatok Szegedre, Orosházára, Debrecenbe, Nyíregyházára és más alföldi városokba.*

Ezekben a hetekben, hónapokban a távközlő és biztosítóberendezések hiányában, rendkívül sok nehézséget okozott a vonatközlekedés szervezése és irányítása. *Budapesten például egyetlen távközlő-berendezés sem volt üzemképes.* Az igazgatóság nemcsak a felszabadult országrészektől volt teljesen elszigetelve, hanem a budapesti szolgálati helyektől is. A déli üzletvezetőség *Kerepesi* úti épületében levő automataközpontot a németek robbantották fel. Az északi üzletvezetőség *Teréz körúti* épületében pedig bombatalálat miatt vált a berendezés használhatatlanná. Az igazgatóság *Andrássy úti* székházában — a mai vezérigazgatóság épületében — levő harmadik, egyben legnagyobb és legfontosabb automataközpontban aránylag kevés kár keletkezett. A központok megjavítása mellett a bombák és aknák által szétszaggatott kábelvezetékek rendbehozása okozta a legnehezebb feladatot. *A hőtakaró, a romok és törmelék miatt, sok helyen még a nyomvonalat sem lehetett felfedezni. Elszakadtak a kábelek a felrobbantott hidaknál és a szétrombolt vasúti pályák mentén is. Ilyen körülmények között, sokáig csak küldönc útján, írásban érintkezett egymással az irányító és a végrehajtó szolgálat.*

Menetirányító távbeszélő-berendezések

A budapesti távirdaintézőség szerelőinek csupán a főváros területén mintegy 220 kilométer hosszú, különféle érszerkezetű kábelből álló hálózaton, több, mint ötszáz helyen kellett a sérült részeket eltávolítani, illetőleg új kábelek betoldásával sok-sok kötést készíteni. Csupán a betoldásokhoz 2000 méter kábelt használtak fel.

Az igazgatóság automataközpontját sikerült legelőször rendbehozni *és február közepéig 15 bekapcsolt állomással üzembe helyezni.* Az északi üzletvezetőség központját április végére, a déli üzletvezetőségét pedig — csak részlegesen —, júniusban állították helyre.

Mivel a vonatközlekedés nem nélkülözheti a távbeszélő-összeköttetést, *elengedhetetlen volt az állomások közötti telefonösszeköttetés megteremtése.* Az üzletvezetőségek és az állomások között, kifejezetten forgalmi közlemények továbbítására menetirányító távbeszélő-berendezések létesültek. A szinte emberfeletti munkát végző, sok nehézséggel küzdő végrehajtó forgalmi és vontatási szolgálat irányítása, teljes egészében ezen a berendezésen bonyolódott le.

A legfontosabb távbeszélő-berendezések helyreállításával egyidőben kezdték meg a vonatforgalomnál nélkülözhetetlen *harangjelző-berendezések rendbehozását is.* Ez sem volt könnyű feladat, mert a rombolás ezekben a berendezésekben is nagy károkat okozott. S mivel abban az időben a pótlás sem volt lehetséges, a legtöbb szolgálati helyen csengővel helyettesítették a harangjelzést.

A biztonságos közlekedés lebonyolítását szolgáló jelző- és biztosítóberendezéseknek *csaknem 70 százaléka elpusztult.* Különösen nagy károk keletkeztek a vasút 31 legnagyobb állomási biztosítóberendezésében. Teljesen elpusztult, illetőleg *súlyosan megrongálódott e berendezések 97 százaléka.*

Jelzőállítás fabódékból

A jelző- és biztosítóberendezések helyreállítása abban az ütemben haladt, ahogy az egyes vonalakat helyreállították és a forgalmat megindították. *Azokon a szolgálati helyeken, ahol földig lerombolták a váltó- és jelzőállító központokat ideiglenes fabódékból történt a jelzőállítás,* sőt, megfelelő anyag hiányában számos helyen primitív, fából készült jelzők alkalmazására is sor került.

Az állomási és a vonali jelző- és biztosítóberendezések újjáépítése *1945 nyarán már kiterjedt a vasút egész vonalhálózatára.* Ekkorra a szolgálati helyek és az irányító szervek közötti érintkezést biztosító küldönc szolgálatot is folyamatosan felváltották a hírközlő-berendezések.

Visi Ferenc

KÖSZÖNET ÉRTE

Budapest felől utaztam Sellyére. *Nagy XII. István jegyvizsgáló* a jegyem ellenőrzésekor megkérdezte, hogy Pécsre utazom-e, mert a jegy kilométere alapján erre következtethetett. *Amikor közöltem, hogy Sellyére, felvilágosított, hogy Szentlőrincen kell átszállnom.* Majd amikor megemlítettem, hogy a menetvonalat jól ismerem, de mert 78 éves asszony vagyok, inkább az átszállással járó nehézségektől félek, azonnal, felkérés nélkül megígérte, hogy segíteni fog a leszállásnál.

Szentlőrincig utazva valahányszor jegyvizsgálat alkalmával elment mellettem, minden esetben kedvesen megjegyezte, hogy nem feledkezett meg ígéretéről és legyek nyugodt, az átszállás előtt értem jön.

Így is történt. Szentlőrincen átvette a csomagomat, lesegített a lépcsőn, sőt a sínpáron is átsegített.

Ennyi történt! Nem sok, de az ilyen vasutasra büszkék lehetnek. Köszönet érte...

Özv. Laczkovich Gyuláné,
Sellye, Tüdőgondozó

Menj, ahová akarsz...

Igaz történet egy kisfiúról és egy lelketlen anyáról

A hideg, a hó fedél alá kényszeríti az embert. Ilyenkor a pályaudvarok várótermei is jobban megtelnek. Elnézőbbek a kapusok, a rendőrök is. *A Nyugati pályaudvar kocsmává süllyedt várótermében mégis feltűnt egy napok óta ott éjszakázó 13—14 év körüli kisfiú.*

A kapus kérdéseire riadt tekintettel, alig hallhatóan válaszolt. A külseje szánalmat keltő. Kabátja szakadt, cipője ázott, keze paprikapiros. Hosszú, gondozatlan frizurája kuszán csüngött a micisapka alól. *Egyetlen csomagja egy újságpapírból kikandikáló kenyérdarab.*

Az első meglepetést leküzdve magyarázkodni kezd. Egy 30 kilométeres lejárt jeggyel bizonyítja mondókáját. *A kapus könnyen rábizonyíthatná a turpisságot, de nem teszi, hanem kedvesen, szeliden beszélget a kis elhagyott vendéggel.*

Egy rendőr is előkerül...: Mintha csak összebeszéltek volna a kapussal, az is jóindulattal bátorítja szóra.

A gyerek — F, Jancsi — rákosligeti lakos, egy gyűrött levelet mutat, amelyet anyja szögezett ki a lakás ajtajára: *„Menj ahová akarsz. Be ne tedd a lakásba a lábad, mert szétvágjak".*

Csend támadt. Érdekes, különös csend. A rendőrőrmester — aki három gyerek édesapja — szemét átfutotta a könny. A kapus, hogy zavarát leplezze, köhint egy kicsit, majd orrát törli. Zavarban vannak! Megdöbbenve olvassák az anyához nem méltó sorokat.

A gyerek elmondta, hogy hárman vannak testvérek. Két kisebb leány és ő. Apjuk meghalt. Pali bácsi, az új papa gyakran megverte. A lányokat valahogyan tűri, de neki nincs maradása otthon. Anyjával kijönnek, bár az sem szeretkődik a szidásokkal. Már többször elkergették hazulról. El is ment. *Egy péceli család befogadta. Az istállóban aludt. Nem volt rossz ugyan, de haza kívánkozott.* A baj most abból keletkezett, hogy a szeméthordáson keresett pénzen elment a moziba. Igaz, az utolsó előadásra... Ezt követte a bezárt ajtó és az elutasító sorok.

A rendőr ketesen fogadta a gyerek szavait, s másnap a megadott címen a gyerekkel együtt megjelent. *A kis pályaudvari lakónak igaza volt. Az anya minden különösebb megokolás nélkül kijelentette, hogy „történjen bármi, a gyereket nem fogadja vissza".*

A rendőr hatalma is véges! Mit tehetett? Szorosabbra fogta a kis védence kezét és visszaindultak. De már nem a váróterembe...

— gergely —

— Tanfolyamot szerveztek a szocialista brigádvezetők részére a debreceni járműjavítóban. A négy előadásból álló tanfolyamot az üzem szakszervezeti bizottsága kezdeményezte.

★

— Eredményes a vasgyűjtés Békéscsabán. A pályafenntartási főnökség vasgyűjtési tervét 1000 mázsával teljesítette túl. Jó munkát végeztek a refkovácsházi XII., a sarkadi VI., a mezőtúri I—VII., a szeghalmi, a békéscsabai IV. és a dévaványai IX. szakasz dolgozói.

★

— Haditechnikai bemutatót és hadipisztoly-lövészetet rendezet a főti lőtéren a dunakeszi járműjavító MHSZ szervezete. A pisztolylövő versenyen az üzem dolgozói és az KISZ-fiatalok vetélkedtek.

A forradalom után

Az októberi forradalom győzelme után a leninizmusban központi helyre kerültek a szocialista építésnek, a világforradalom kibontakozása távlatainak elméleti és gyakorlati kérdései.

Az Oroszországban létrejött új társadalmi rend a nemzetközi felszabadító mozgalmak számára is bázist teremtett. *Az új élet egyik legnagyobb problémája az volt, hogyan hidalható át a feladatok nagysága és az anyagi, kulturális szegénység közötti szakadék.* Az első világháború és a külföldi intervenció tovább mélyítette a meglevő bajokat. *Lenin mélyen hitt az új munkás-paraszt hatalom óriási szervező erejében, a forradalmi tömegek kimerithetetlen alkotó lehetőségeiben.*

Mások azonban kapituláns nézeteket hangoztattak: sürgették a kommunista elvek azonnali bevezetését, de voltak olyanok is, akik ahhoz kapcsolták a szocializmus oroszországi győzelmét, hogy győz-e a forradalom a nyugati országokban is.

Lenin soha nem titkolta, hogy ellentétekkel teli lesz az út és soha nem ígérte azt, hogy máról holnapra készen jelenik meg az ideális társadalom. *Mindig hangsúlyozta, hogy a szovjeteknek nap mint nap olyan kérdéseket kell megoldaniok, miket előttük még soha senki nem oldott meg.* Az sem volt kétséges, hogy az ellenséges környezet mindent elkövet a kapitalizmus visszaállítására, a szocialista fejlődés akadályozására.

A nyílt és burkolt restaurációs kísérletekkel szemben eredményesen harcolt a lenini párt, s a szocializmus reális valósággá vált a Szovjetunióban, melynek fő eszköze a proletárdiktatúra volt. *A proletárdiktatúra — lenini értelmezése — azt jelenti, hogy kizsákmányolók demokráciáját felváltotta a dolgozók demokráciája, megkezdődött az igazi népi hatalom korszaka.* A tényleges szabadság kivívását *Lenin* összekapcsolta elsősorban a munka felszabadulásával a tőke igája alól, a dolgozók megszabadításával a kizsákmányolástól és a szellemi elnyomástól.

A tömegek szocialista kezdeményezésének kibontakoztatása, az új társadalom helyes vezetése szempontjából *Lenin* elengedhetetlen feltételnek tartotta egyfelől a „területi elzárkózás", a lokálpatriotizmus megengedhetetlenségét, mert ezek közel állnak az anarchizmushoz, másfelől pedig „a bürokratikus centralizmus" eltűrését, a „demokratikus centralizmus helyettesítését bürokratizmussal és sablonos munkával".

Az új rendszer természetéből törvényszerűen következik a szocialista állam társadalmi bázisának fokozatos bővítése. A szocializmus felépítésével, amikor az egész nép szilárdan a szocializmus álláspontjára helyezkedett, a munkásosztály a szövetkezeti parasztsággal és a dolgozó értelmiséggel szoros egységben vívja osztályharcát a nemzetközi imperializmus, a burzsoá és kispolgári ideológia ellen. *A proletárdiktatúra állama az egész nép politikai szervezetévé válik, amelyben a vezető szerep a munkásosztályé, élén a munkásosztály élcsapatával, a kommunista párttal.*

A szocialista államnak fejlődése minden szakaszában szívügye a szocializmus vívmányainak megvédése az ellenforradalom és a világimperializmus elvének merényleteivel szemben. Minden forradalom csak akkor ér valamit, ha meg tudja magát védeni. *„Megbontja a kapcsolatot a nemzetközi szocializmussal az, aki könnyelműen viszonyul egy olyan ország megvédéséhez, amelyben már győzött a proletariátus"* — tanítja *Lenin.*

A párt és Lenin által megteremtett munkás-paraszt *Vörös Hadsereg,* melynek most ünnepeljük 52. évfordulóját, megvédte a forradalom vívmányait. A szovjet nép a kommunista párt vezetésével halhatatlan hőstettet vitt végbe a szocializmus érdekében, tömeges hősiességről tett tanúságot a *Nagy Honvédő Háborúban.* A világimperializmus ütőerőinek — a német fasizmusnak és a japán militarizmusnak — a szétzúzása, az a tény, hogy a szovjet hadsereg teljesítette felszabadító küldetését, döntően előmozdította a népi demokratikus forradalom sikerét egész sor európai és ázsiai országban.

A szovjet emberek a népgazdaságot fejlesztve és az ország védelmi képességét fokozva, internacionalista kötelességüknek tartják, hogy minden tőlük telhetőt elkövessenek az egész szocialista világközösség és minden egyes hozzá tartozó ország gazdasági, katonai és politikai erősítése érdekében.

Standovár Tibor

A nemzetközi nőnapra

Március 8. Nemzetközi nőnap! Ezen a napon friss virágok kerülnek a vázákba, s világszerte verseket mondanak a gyerekek, bensőséges ünnepségeket rendeznek a munkahelyeken. A nőket köszöntik.

S bár a nők megbecsülése nem kötődhet dátumokhoz, évfordulókhoz, mégis március 8-a olyan nappá vált, amikor egy kicsit vissza is pillantunk, mit értünk el a nők jogaiért, jövőjéért, a szabadságért folytatott küzdelemben. A nők megbecsülése voltaképpen önmagunk megbecsülése, a család szeretete, a béke áhítása is.

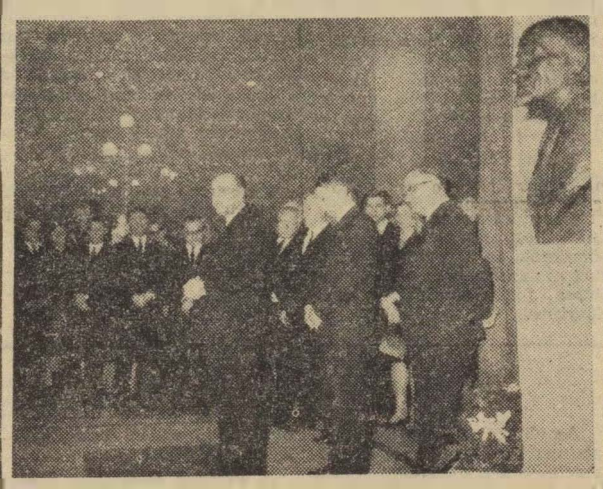
Szinte közhelyként hat emlékeztetni arra, a szocialista társadalmunkban Clara Zetkin és Krupszkaja eszméi mennyire megvalósultak. Közismert — és nem is számít újdonságnak — a nők helytállása a termelőmunkában, a szocialista brigádokban, s az, hogy kiválóak a szellemi munka, a nevelés, a gyógyítás minden ágában is. Mindezeken túl megtaláljuk őket a közélet minden olyan területén, ahol megértő szívükkel, józan eszükkel, áldozatkészségükkel segítségükre lehetnek embertársaiknak.

Sokan azt kérdezik, képes-e ennyi terhet vállalni a gyenge asszonyi váll. A kettős hivatás, a munkában való helytállás és anyaság nem csekély többletterhet ró az asszonyokra. Ezeket a terheket azonban a munkatársak, az élettársak és a társadalom is könnyíthetik. Pártunk és kormányunk különösen az utóbbi években tett sokat a nők helyzetének javításában. A családi pótlék felemelése, a szülési szabadság időtartamának meghosszabítása, a gyermekgondozási segély életbeléptetése. A dolgozó nők munkáját könnyítő szociális intézmények létesítése, a különböző szolgáltatások kifejlesztése, a csökkentett munkaidő bevezetése, mind mind könnyebbé tette hazánkban a nők életét.

A nőnap azonban a szolidaritás napja is. Az asszonyok, amikor maguk és családjuk boldogulását nézik, mélyen átérzik mások szenvedéseit is. A magyar nők forró szolidaritással állnak a hős vietnami asszonyok mellett, akik hazájukat, családjukat, gyermekeiket védik az imperialista támadókkal szemben. A magyar nők a világ asszonyaival összefogva tiltakoznak a pusztító gaztettek ellen, s követelik: a földön mindenütt legyen vége a gyilkolásnak, a rombolásnak.

A nemzetközi nőnap alkalmával köszöntjük mi a vasutas-asszonyokat és lányokat, akik a férfiakkal egyenrangú félként, nagy-nagy igyekezettel dolgoznak családjukért, s a társadalomért.

LENIN ÉS MOSZKVA



A kiállítást Sarlós Istvánnak, a Budapesti Fővárosi Tanács elnökének üdvözlő szavai után W. W. Grisin, az SZKP Politikai Bizottságának póttagja, a moszkvai városi pártbizottság első titkára nyitotta meg.
(MTI Foto, Tormai Andor felvétele)

Mai jelképeinkre az a jellemző, hogy közvetlen kötődései vannak napjaink történelmével. Nemzeti történelmünk egyik emlékezetes dátuma 1945. február 13., Budapest teljes felszabadulása. *Huszonöt év elteltével ezen a napon, 1970. február 13-án, a Magyar Nemzeti Galéria dísztermében ünnepi külsőségek között nyílt meg a Lenin és Moszkva című kiállítás.*

Ami képzőművészetünkben új, itt kap otthont. Újkori történelmünk fontos eseményei is rendre ellátogatnak a művészetek csarnokába. *Lenin — Moszkva — Budapest.* E hármas kapcsolódást hangsúlyozta *Sarlós István* elvtárs, a Fővárosi Tanács végrehajtó bizottságának elnöke, mikor köszönetét fejezte ki *V. V. Grisin elvtársnak.* az SZKP Politikai Bizottsága póttagjának, a moszkvai pártbizottság első titkárának, aki a szovjet küldöttség vezetőjeként ellátogatott hazánkba.

Grisin elvtárs megnyitó szavai a két nép kapcsolatát, barátságát, a leninizmus jegyében történő elvtársi együttműködését hangsúlyozták, majd Lenin Moszkvában eltöltött éveiről emlékezett meg. *Beszámolt a hatalmas világvárossá fejlődött Moszkva életéről — utalva a kiállítás gazdag anyagára —, amelyet a kiváló szovjet fotósok segítségével Budapest is megcsodálhat.*

Hogy fővárosunk 25 éve felszabadult, hogy ma Pesten ez a kiállítás megnyílhatott, azt *Németh Károly elvtárs,* az MSZMP Politikai Bizottságának póttagja, a budapesti pártbizottság első titkára, *Grisin elvtársnak,* a moszkvaiaknak úgy köszönte meg, hogy kapcsolatunk lényegét e szavakkal fogalmazta meg: „Lenin nemcsak az Önöké, hanem a miénk is!"

(Standovár)

A vasutas asszonyok üzenetét hozták



Gazsi Lajosné a szegedi és Szeged környéki asszonyok üdvözletét hozta.
(Laczkó Ildikó felvétele)

A VASÚTI FŐOSZTÁLY JUBILEUMI PROGRAMJÁNAK egyik jelentős eseményeként február 20-án, a szakszervezeti bizottság nőbizottságának rendezésében ezúttal egymásnak adtak randevút a vasutas asszonyok. *Felszabadulásunk 25. évfordulójára, Lenin születésének 100. és a szervezett nőmozgalom negyedszázados évfordulóira emlékeztek.*

Az ország vidéki centrumaiból is sokan eljöttek, magukkal hozva a vasutas asszonyok üzenetét, azokét az asszonyokét, akik a férfiakkal egyenrangúan állnak helyt a munkában. A vasúti szolgálat velejárója jelzőjeként mindig a „kemény" szót társítjuk, s a csattogó váltók zaját idézzük. *Most mégis „asszonyi szóval" tolmácsolták gondolataikat, kedvesen, egyszerűen.*

Zsongott a kis terem, ahol beszélgettek, s bizony meg kellett küzdenem az egyenjogúságért. Nem azt sérelmezték, hogy a kulcs-munkakörökben túlnyomórészt férfiak vannak, de azt igen, hogy vannak olyan területek, amelyekben a család gondjai mellett — pénzügyi, munkaügyi és számviteli vonalon — jobban kellene számítani munkájukra.

A KÖZÖS MEGBESZÉLÉSEKEN ELSŐKÉNT a szegedi *Gazsi Lajosné* szólalt fel, s nagy történelmi igazságtételt látott abban, hogy először a Viharsarok népe — Békés, és Csongrád megye lakossága szabadult fel. *Büszkén beszélt arról, hogy az első szép feladat egy 301-es sorozatú mozdony kijavítása volt, amely hozzásegített a vérkeringés megindításához.* 1945. június 26-án a fűtőházi dolgozók már 3 üzemképes mozdonyt és 150 helyreállított vasúti kocsit adtak a forgalomnak és 1945 tavaszán elindulhatott az első élelmiszert szállító szerelvény Budapestre.

Jenei Lászlóné a debreceniek hősi munkájáról számolt be, idézve azt a napot, mikor kijavították a szétbombázott vagonokat és hosszú szerelvénnyel indultak el Miskolcra szénért. *A szovjet katonáktól kenyeret és burgonyát kaptak és megkezdődött a vagongyáriak hősies munkája.* Debrecenben is megindult az élet, s kigördült az első vasúti szerelvény. Ekkor Zsukov őmaga magához kérette a MÁV egyik vezetőjét és köszönetét fejezte ki.

Miskolc és környékének üzenetét hozta Roszkos Lászlóné, aki arról beszélt — idézve az Alkotmányt —, hogy az új társadalmat építő hazánkban milyen helyet foglalnak el asszonyaink. Záró gondolatai azonban olyan kérdéseket is felvetettek, amelyek megszívlelendők: *„Kétségtelen, hogy a nők foglalkoztatását, egyenjogúságuk megvalósulását a legfőbb biztosítékát, a jelenlegi társadalmi és gazdasági feltételek mellett még számos konfliktus kíséri. A problémák és gondok megoldása azonban nemcsak a miénk, hanem a társadalomé is...."*

NAGY ÉVA, SZOMBATHELYRŐL, továbbvitte az asszonyi sors gondolatait, beszélve kormányunk anyavédő intézkedéseiről, de azt is elmondta, hogy „Ahhoz, hogy mindannyiunk számára örömteli legyen a munka és zavartalan az anyaság, még nagyobb gondot kell fordítani a kettős hivatást vállaló emberre." A női sorsot ecsetelő gondolatait Benjámin László „Két évtized" c. verséből vett idézettel zárta:

„... késő a délután már
most szállsz fel a vonatra,
ideges, vagy, rohantál,
sóhajtva ülsz
a padra,
hajad rendezgeted, lesimítod a szoknyát,
félénkebb ívre húzod
ajkad halvány
pirosát.
Most, hogy leülhetsz
végre, gyereksírás
se hajszol,
foglalkoznál magaddal
de ültödben
elalszol..."

Rajna Józsefné Pécsről, mintegy teljessé téve az elhangzott gondolatokat *Lenint* idézte, azt a beszélgetést, amely 1920. őszén zajlott le *Lenin és Clara Zetkin* között: *„Minden szóbeszéd megtörik a kérlelhetetlen szükségszerűségen. Ha milliónyi asszony nincs velünk, akkor nem tudjuk a proletariátus diktatúráját végrehajtani, nem tudunk kommunista értelemben építeni."*

Mit lehet még hozzátenni a felszabadulás élményeihez, az asszonyi élet gondjaihoz, örömeihez is, ezt összegezte Turba Sándorné elvtársnő, felidézve a még mindig sajgó háborús sebeket. Békés, építő életünk mottójaként álljon itt felszólalásának záró gondolata: *„Inkább ezer verejtékcseppet a békéért, mint egy vércseppet a háborúnak!"*

Standovár Tibor

A dolgozat a találmányi szintet is eléri...

Értékelték a „Kiváló ifjú mérnök" és „Kiváló ifjú technikus" pályázatot a debreceni igazgatóságnál

Évről évre mind többen vesznek részt a „Kiváló ifjú mérnök" és „Kiváló ifjú technikus" pályázaton. *A debreceni igazgatóságon nemrég tartották meg a mozgalomban részvevő fiatal műszakiak munkájának értékelését.*

A mozgalom iránti érdeklődést az is mutatja, hogy amíg 1968-ban csak 14-en, addig 1969-ben már 27-en nyújtottak be szakdolgozatot. A színvonal is jóval magasabb volt, mint az előző években. *A bizottság három szakdolgozatot országos pályázaton való részvételre is javasolt. Ezekből kettő pedig már a találmányi szintet is eléri.*

Az értékelés alapján *Molnár Pál* negyedszer, *Szilágyi István* harmadszor, *Gallay Zoltán, Rigó Zoltán és Marosán Antal* először nyerték el a *„Kiváló ifjú mérnök"* címet.

A technikusok közül *Balogh Imre* negyedszer, *Fülöp Árpád* negyedszer, *Wojtekovits Ferenc* harmadszor, *Lippai József* másodszor, *Páncél Csaba, Lakatos Dezső, Balogh László, Bátyi Ferenc, Kovács Károly, Ködmön Katalin, Milbik Kálmán, Dévényi Gyuláné, Kopjári Lajosné, Fodor Annamária* először nyerték el a *„Kiváló ifjú technikus"* címet.

A vasútigazgatóság vezetője a kiváló címet elért mérnököket és technikusokat pénzjutalomban részesítette. Ezzel is hozzájárulva ahhoz, hogy a mozgalom nyújtotta lehetőséget kihasználva a jövőben arra ösztönözze a fiatal műszakiakat, hogy szakdolgozataikban a vasútüzem munkáját elősegítő, a termelékenységet fokozó témát dolgozzanak fel.

Molnár Pál
Debrecen

— ÖREGEK NAPJÁT RENDEZTEK a debreceni járműjavító művelődési házában. A megjelent 500 idős vasutast műsoros estén és vacsorán látták vendégül.

★

— Televízió minden iskolának! mozgalomba a dunakeszi járműjavító üzem dolgozói is bekapcsolódtak. A pócsmegyeri általános iskolának ajándékoztak televíziót.

★

— Nyugdíjasokat búcsúztattak Hatvanban. 44 vasutas nyugdíjba vonulása alkalmából rendezett ünnepséget Hatvan vontatási főnökség szakszervezeti bizottsága. Az ünnepség után ajándékokat adtak át a nyugdíjba vonulóknak.

Egy nyugdíjas vasutas levele

Ne vegyék zokon, hogy írásommal zavarom Önöket, de annak ellenére, hogy már régen nyugdíjas vagyok, nem tudok teljesen elszakadni a vasúttól és a vasutasoktól. *Rendszeresen olvasom a Magyar Vasutast is. „A hó fogságában" című cikk elolvasása után kicsit felháborodtam.*

Mert mit várhatunk a távoli állomások szolgálattevőitől, ha egy pécsi vasutas az igazgatóság közvetlen közelében így jár el. *A pécsi szolgálattevő nem tartotta szükségesnek, hogy jelentse a vonatkísérő személyzet észrevételeit?* Mert én ezt tettem volna. A történtekből csak azt tudom leszűrni, hogy nincs meg a kellő összhang a forgalom és a pályafenntartás között.

Egy nyugdíjas MÁV-felügyelő

Francia vasúti filmnapok

A Közlekedéstudományi Egyesület és a *Budapesti Francia Műszaki és Tudományos Tájékoztatási Központ* francia vasúti filmnapokat tartott Budapesten, a *Technika Házában.* A filmnapokat *Rödönyi Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója és M. Raymond Gastambide, a Francia Köztársaság rendkívüli és meghatalmazott nagykövete* nyitotta meg.

Tíz francia szakmai film bemutatására került sor, melyek közül kiemelkedett az európai önműködő kapcsolókészülékekről és a távvezérelt tolómozdonyokról készült alkotás. Bemutatták ezen kívül a legkorszerűbb francia vasútvonalról készített kópiát is, három turisztikai film pedig a vasút és az idegenforgalom kapcsolatáról adott képet.

A filmek az utóbbi évek termékei, ezért alkalmasak arra, hogy az SNCF legkorszerűbb megoldásaiba adjanak betekintést.

A bemutatásra került filmeket a *Budapesti Francia Műszaki és Tudományos Tájékoztatási Központ* szinkronizálta magyar nyelvre.

Vasutas Felszabadulási Kupa öt sportágban

Hazánk felszabadulásának 25. és *Lenin* születése 100. évfordulójának ünnepségei a tömegsport fellendítésére is hatással vannak. Az országszerte kibontakozó mozgalom ezt igéri. A vasutassport sem hiányzik a sorból. A jubileumi esztendő tömegsport-eseményeiről a budapesti területi bizottság tömegsport-felelősétől, *Szamosi Nándortól* kaptunk tájékoztatást.

— A két nagy jelentőségű évforduló tiszteletére — ismertette — Vasutas Felszabadulási Kupa versenysorozat indul területünkön. öt sportágban, kispályás labdarúgásban, asztaliteniszben, sakkban, röplabdában és tekében. *Mind az öt hagyományos, a dolgozók széles rétegeiben érdeklődésre számot tartó „vasutas" tömegsportág.* A kiírás szerint csapatversenyben mérik össze erejüket, ügyességüket a dolgozók.

Sok jelentkezőre számítanak

A kupáért folyó küzdelmek a teremsportokban március végén, a szabadtéri mérkőzések április elején kezdődnek. A rendezőknek tehát ugyancsak igyekezni kell, hiszen sok jelentkezőre lehet számítani. A döntőkre a vasutasnapon, július 12-én kerül sor, a Szőnyi úton.

— Valóban, igyekeznünk kell. Mi rövidesen összehívjuk a budapesti területi bizottsághoz tartozó csomópontok: *Szolnok, Győr, Hatvan, Vác, Székesfehérvár és Cegléd szakszervezeti sportfelelőseit eligazításra.* Minden sportágban nagy mezőnyökre számítunk, de mégsem kell elkapkodnunk ezt a kiemelkedően szépnek ígérkező tornát. *Természetesen a Felszabadulási Kupáért már csak az alapszervek legjobbjait lehet benevezni, tehát az alapszintű küzdelmeknek mielőbb meg kell kezdődniük.*

A szakszervezetnek segítenie kell

A szép díjak, az erkölcsi elismerés mellett további tétje is van a Vasutas Felszabadulási Kupának. *A budapesti terület győztesei például jogot nyernek arra, hogy részt vegyenek a Szakszervezetek Budapesti Tanácsa* kiírásában sorra kerülő szakmai döntőkön. Ezeken minden sportágban a szakmák legjobb csapatai vesznek részt. A budapesti szakmai döntőkre augusztusban kerül sor.

A budapesti labdarúgó-mérkőzéseket a Ferencvárosi Vasutas, Rákosrendező, Vasútépítési Főnökség, MÁV Előre és a Törekvés sporttelepén rendezik. A röplabdázóknak a MÁV Gépjavító Üzem Tatai úti sporttelepe ad otthont. A tekézők a Szak- és Szerelőipari Vállalat pályáján, a Kőér utcában játszanak. A sakkozók és az asztaliteniszezők? Ők mindig találnak egy-egy kultúrteremben nagyobb ebédlőben helyet, ahol asztalaikat, táblákat felállíthatják.

Természetesen a Vasutas Felszabadulási Kupa országos jellegű, nemcsak a budapesti területi bizottsághoz tartozó szolgálati helyek dolgozói kapcsolódnak a küzdelemsorozatba, hanem a szegedi, a pécsi, a szombathelyi, a miskolci és a debreceni igazgatóságokhoz tartozó dolgozók is. *Ezeken a helyeken először a szolgálati helyek szakszervezeti bizottságai rendezik meg alapszintű selejtezőiket azokban a sportágakban, amelyek adott körülményeiknek — pályalehetőség, felszerelés, a dolgozók érdeklődése stb. — a leginkább megfelelnek.* A szolgálati helyek legjobbjai egymás között döntik el a csomóponti győztes címet, sportáganként külön-külön.

A csomóponti győztesekre vidéken is nagy feladat vár. A vasutas tömegsportot képviselik a szakmák legjobbjai között a Jubileumi Kupában, amelyeket vidéken az SZMT-k és a városi TS-ek rendeznek. Tulajdonképpen a budapesti, augusztusi döntőkhöz hasonló, a tömegsport magas színvonalát hozó területi döntőkön vesznek részt a *Vasutas Felszabadulási Kupa* csomóponti győztesei is, a különböző sportágakban.

Az első „lépés" a szakszervezeti alapszerveké. Nekik kell — mielőbb — hozzáfogniuk a szervezés munkájához, hogy minél több vasutas dolgozót mozgósítsanak a magyar munkássport e nagyszabású jubileumi fesztiváljára.

Vedres József

MÁRCIUS 15.

A minden évben kokárdákkal, virágokkal köszöntött dátum újra elérkezik. A Petőfi-szobor, a Múzeumlépcső, a régi belvárosi utcák, melyeknek szinte már egyetlen köve sincs a helyén, márciusi napfényben fürdenek. Régi március 15-re emlékezve, regi képek elevenednek fel bennünk. A kőszívű ember fiainak kora, a csatába sietö költő képe rémlik fel, s a romantika kürtszava harsan fel valahonnan messziről.

Pedig az a március — az időközben eltelt 122 év ellenére — mindig tud aktuálisat mondani, mindig a fiatalokhoz szól. A márciusi ifjak példája nemzedékek lelkében szította és tartja ébren a forradalmiság és a hazafiság lángját.

Petőfiék márciusát büszkén vallhatta magáénak 1919 és 1945 forradalmi nemzedéke, s ma — jobban mint valaha, bárki sajátjának tekintheti a szocializmust építő magyarság.

A szocializmust építő nemzetünk a bukásában is dicsőséges forradalom születésének évfordulóját ünnepli. S közben nemcsak az vált valóra, amit a márciusi ifjak megálmodtak, hanem annál sokkal több. Az emberiség eddig ismert történetének leghaladóbb társadalmi rendszere valósult meg Magyarországon.

Nemzeti függetlenségünk teljes és töretlen, az igazi hazafiság és a proletár nemzetköziség egységére épül. Természetes tehát, korunk közgondolkozása ehhez az ünnephez kapcsolja jogos utódait, leszármazottait: 1919-et és 1945-öt.

Ifjúságunk három tavaszt ünnepel és ezeknek összekapcsolása nem fikció, Táncsics, Petőfi, Vasvári nélkül nem olyan lett volna 1919 sem, mint amilyenné a forradalom nemes hagyományai avatták. A korok forradalmi stafétájában köze volt e kettőnek 1945-höz is.

Nem vallhatja magát 1848 tisztelőjének az, aki nem vállalja 1919 és 1945 örökségét. S aki a jövő érdekében e nemzeti történelmi kincset nem hajlandó kamatoztatni.

A XIX. század forradalmárait egy századdal később a kommunisták követik leghívebben, s mellékük állnak, velük vannak a magyar fiatalok.

Bikár Péter „idegen" góljai

A BVSC válogatott jégkorongozó centere, *Bikár Péter* „kettős dinasztia" sarja. *Jégkorongozó és fogorvos dinasztiáé.* Edesapja kitűnő fogorvos ma is, néhány évtizeddel ezelőtt pedig remek képességű jégkorongozó volt.

Peti mindkét ágon követi a hagyományokat. Hamarosan képesített fogorvos lesz, jégkorongban pedig a magyar válogatott és a vasutas csapat egyik erőssége. *Fonákból ütött góljai ugyan inkább a teniszbajnokné édesanyára emlékeztetnek, cselei azonban — amelyekkel az ellenfél védőinek méregfogát kihúzza — már kétségtelen apai örökségre vallanak.*

Góljai mostanában furcsán szárodnak. A hazai bajnoki mérkőzéseken kevesebb gólt üt Bikár, a nemzetközi találkozókon viszont a régi, gólerős játékos. A BVSC a közelmúltban 100 százalékos sikerrel bonyolított le egy osztrák—NSZK portyát. *Bikár volt a legeredményesebb. Obertsdorfban két remek góljával győzött 2:1-re a magyar vasutascsapat, Feldkirchenben is Bikár góljával sikerült a 3:2-es BVSC-győzelem, pedig ott, volt csehszlovák válogatottak is játszottak az ellenfél csapatában.* Inzellben egy kitűnő NSZK csapatot győzött le a BVSC. Bikár itt kétszer talált a hálóba.

Talán Galacból nagyobb góllövő kedvvel ért haza Bikár és a hazai bajnokság hátralevő két fordulójában gondoskodik róla, hogy ne csak az idegen országok, de a hazai egyesületek kapusai is újra rettegjenek híres fonákütéseitől, góllövő kedvétől.

Husszonöt éve az élvonalban!

Amikor 1945-ben az Északi Járműjavítóban megalakult a MÁV modellező klub, kevesen gondolták, hogy a jubileumi közgyűlésen olyan előrehaladásról számolhat be Horváth Ernő klubtitkár, mint az 1969-es év eredményei. *Repülő- és hajómodellezőik ugyanis a három országos és két Budapest-bajnokság mellé három kategóriában világbajnoki ezüst-, két Európa-bajnoki arany- és ezüstérmet szereztek.* Ennek alapján már természetes, hogy a MÁV modellezői nagy erősségei a magyar nemzeti válogatottnak is, ami külön kötelezettséget ró minden versenyzőre.

A klubélet szigorú terv szerint folyik, amelynek szerves része a fiatalok — az utánpótlás — nevelése. Eredmény: három ifjúsági OB I. hely az elmúlt esztendőben. Kitűnő a kollektív szellem, nem keserítik őket az a tény sem, hogy pillanatnyilag még elég gazdátlanok (jelenleg folyik a vasutasszakszervezettel a tárgyalás, hogy átveszik a klubot), eredményeiket meg akarják ismételni az idén is. Többen áttérnek a komplikáltabb rádióirányítású modellek készítésére, amely még nagyobb szakmai tudást és kézügyességet kíván.

Prohászka György

A szakosztály segíteni kíván...

Tájékoztató a vízilabda-szakosztály munkájáról

A BVSC vízilabda-szakosztálya az elmúlt közel negyedszázad során múlhatatlan érdemeket szerzett a játékosnevelésben. A sportág számos válogatott játékost, nagyszerű edzőt köszönhet az eredményeiben is gazdag szakosztálynak.

Laky Károly fiai egy korszakot jelentettek vízilabdasportunk történetében. S a medencék manapság háborgó rize bizony megtépázta a BVSC hajóját is. A vasutas fiatalok az elmúlt néhány évben szerényebb eredményeket értek el, de a könnyebb boldogulás érdekében a klub vezetői nem adták fel elveiket.

Azokat, akik anyagi követelődzésekkel léptek fel, elengedték vagy eltanácsolták a szakosztálytól, a magas szintű sportoláshoz azonban minden lehetőséget megadtak. Igy azután nem véletlen, hogy a vasutas csapat fiataljai jól megállják helyüket a polgári élet foglalkozásaiban.

A szakosztály vezetője Szita János a vasutas klubban tartott sajtótájékoztatóján is a fentiekről beszélt, s bejelentette, hogy a vízilabdasport nehéz helyzetében a vízilabda-szakosztály vezetősége újabb segítséget kíván nyújtani.

A Szőnyi úti uszodát a fiatal vízilabdázók paradicsomává kívánják tenni. Itt kívánják lebonyolítani 1970-ben a serdülő és ifjúsági mérkőzéseket. Az uszoda 50 méteres medencéjét és 25 méteres műugróját is a vízilabdasport szolgálatába állítják. A Szőnyi út elsősorban a sportolóké lesz és csak másodsorban a strandolóké. A Magyar Úszó Szövetség is egyetért a szakosztály javaslatával és anyagilag is támogatni fogja, hogy nagyszerű tervét megvalósíthassa.

A HIVATALOS LAPBÓL

A Hivatalos Lapból a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket:

7. számból: 102 910/1970. 1. D. A hosszú szolgálati idővel rendelkező dolgozók jubileumi többletrészesedésének szabályozása.

102 465/1970. 1. D. Rendkívüli hómunkák bérezése.

124 621/1970. 4. C. Honvédelmi hozzájárulás levonása.

8. számból: 102 838/AEL. D. Háztartási tüzelőanyag-táblázat újból kiadása.

111 984/1969. 4. D. A távközlési és biztosítóberendezési szakszolgálat fenntartásába tartozó közúti sorompók meghibásodása esetén felmerülő őrzési költségek elszámolása.

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Halasy Zoltán, Szolnok; Szota János, Tura; Kozák Péter, Szikszó; Kalotai László, Mezőnyárád; Bálint János, Zalakomár: Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

FELHÍVÁS

Az elmúlt években a szakszervezet felhívására országszerte jó eredményeket értek el a vasutas szolgálati helyek, üzemek, sportklubok dolgozói a társadalmi pályaépítésben, az üzemi versenyek és természetjáró-mozgalom szervezésében. Bebizonyosodott, hogy kevés költséggel a vasutas dolgozók, sportolók kezdeményező erejével hathatósan lehet javítani a sportlétesítmények állapotán. *Megfelelő szervezéssel, sportot szerető társadalmi aktívák segítségével a dolgozók nagy tömege mozgósítható üzemi sportversenyek, hétvégi természetjáró-túrákra.*

Az eddigi tapasztalatok alapján a szakszervezet 1970-re is meghirdeti a versenyt a társadalmi pályaépítésre, az üzemi tömegsportmozgalom szélesítésére, a természetjáró-túrák szervezésére.

A verseny célja: a testnevelési és sportmozgalom széles körű elterjesztése, a sportlétesítmények bővítésének, fejlesztésének, újak építésének, társadalmi erővel való segítése.

A verseny értékelése kiterjed:

— az új és a meglevő sportlétesítmények társadalmi munkával történő építésére, felújítására, karbantartására;

— a felszabadulási sportjelvényszerző versenyekre, az üzemi alapfokú versenyekre és a hét végi természetjáró-kirándulásokra.

A verseny díjazása:

A szakszervezet elnöksége az öt legjobban dolgozó szolgálati helyet, üzemet, hivatalt, sportklubot összesen 50 ezer forint értékű sportfelszereléssel jutalmazza.

Az értékelés a beérkezett jelentések alapján szakemberek bevonásával történik. A jelentéseket 1970. november 15-ig a területi bizottságon keresztül kell megküldeni a szakszervezeti központ kultúrnevelési és sportosztályára.

Kultúrnevelési és sportosztály



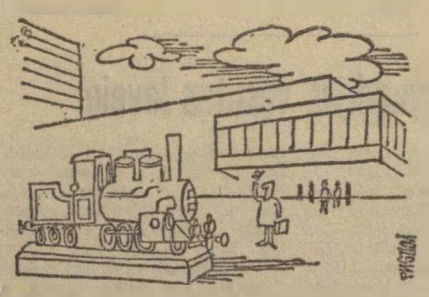
LAKÁSCSERE

— Elcserélném balatonfenyvesi családi házamban levő 5 helyiséges lakásomat Nagy-Budapest területén levő 2 szoba, konyha, vagy nagyméretű szoba, konyha, komfortosra. Állomás, üzletek, a víz két percnyi távolságban. Cím: Horváth J. Károly főint. Bp., VIII., Kisfaludy u. 28/b., III. 4. Telefon: 348—890, üzemi 18—91. 17 óra után: 130—407.

★

— Pesterzsébeti, nagyméretű egy szoba félkomfortos, MÁV szolgálati lakásomat elcserélném két szoba összkomfortos vagy félkomfortos tanácsi vagy MÁV-lakásra Budapest területén bárhol. Cím: Hulyák Béla. Bp. XX. (Pesterzsébet), Klauzál utca 42. Érdeklődni egész nap lehet.

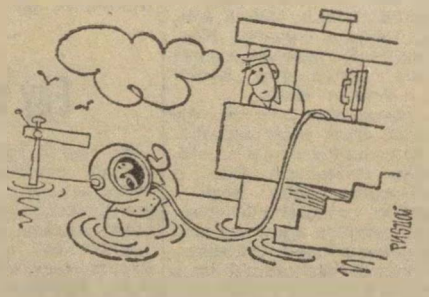
JAVASLAT



Nyugdíjas tolatómozdony a Déli pályaudvarról:

— Remélem, nem feledkeznek el rólam és itt fogok állni emlékeztetőül, hogy milyen hosszú időn át szívták a füstömet a környék lakói.

BELVÍZ



— Jelentem, a váltókat az előírásnak megfelelően ma is megtisztítottam.

(Pusztai Pál rajzai)

HÍREK

— Jó ütemben halad a vasúti pálya korszerűsítése Komárom és Székesfehérvár között. A MÁV ezen a vonalon kívánja közlekedtetni külföldről a Balatonhoz érkező vonatokat. Igy a Hegyeshalom—Budapest közötti szakasz nagymértékben tehermentesül.

— MÁR 100 VASÚTI ÁTJÁRÓT SZÜNTETTEK MEG Szolnok megyében. A közlekedési szakemberek célja ezzel az, hogy — a korszerű, biztonságos közlekedésnek megfelelően — a balesetveszélyes átjárók számát minél kevesebbre csökkentse.

— Elkészült az első gázturbinás motorkocsi a Szovjetunióban. A próbafutás során a „mozdony" 180 km/óra sebességet ért el. Ez az első ilyen típusú jármű a szocialista országokban.

— 4 MILLIÓ FORINTOS KÖLTSÉGGEL bővítik a kiskunhalasi pályafenntartási laktanyát. Az új öltözőt, mosdót, és munkásszállást rövidesen már használhatják is a vasutasok.

— Műszaki konferencia volt Pécsett. A MÁV pécsi igazgatóságának szakszervezeti, gazdasági és pártvezetői értékelték az 1969-es év eredményeit és meghatározták az idén elvégzendő feladatokat.

— Eddig már 32 ezer kilométer hosszúságú vasútvonalat villamosítottak a Szovjetunióban. Ezzel a Szovjetunió a vasútvonalak villamosításában világviszonylatban is az első helyre került.

— VASÚTI GÉPJAVÍTÓT LÉTESÍTENEK Celldömölkön. A jövőben itt javítják majd a dunántúli vasútépítéseknél használt nagy gépeket.

— A Borsod megyei Idegenforgalmi Hivatal 300 új — Borsod legszebb tájairól készült — képpel frissíti majd fel a hazai és nemzetközi járatok propagandaanyagát.

— Az összlétszám 25 százaléka KST-tag Szeged állomáson. A KST visszafizetés során félmillió forintot kaptak a vasutasok. A KST vezetősége a taglétszám további bővítését tűzte célul.

— Nyugdíjas találkozót rendezett a budapesti Magasépítési Főnökség. A szakszervezeti bizottság 70 idős vasutast látott vendégül baráti vacsorára.

— TÚLTELJESÍTETTÉK évi árutonna-tervüket Berente szénpályaudvar dolgozói. A kiváló eredmény elérését nagymértékben segítették a pályaudvaron dolgozó szocialista brigádok is. Az állomás szakszervezeti bizottsága a legjobb dolgozónak tárgyjutalmat adott.

FELHÍVÁS!

A MÁV Északi Járműjavító Üzem „Törekvés" Művelődési Házának vezetősége felvételt hirdet a tánckar, népdal, kórus, irodalmi, valamint zenei stúdiójába.

Jelentkezés személyesen a „Törekvés" Művelődési Házban (Bp. X., Könyves Kálmán krt. 25.) vagy a 138—211-es telefonszámon.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség: Budapest VI., Benczúr utca 41. Telefon városi: 329—872 üzemi: 19—77
Kiadja és terjeszti a Népszava Lapkiadó Vállalat Budapest VII., Rákóczi út 54. Telefon: 224—819
Felelős kiadó: Gábor Márton, a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszám: 75.918.001—40
Szikra Lapnyomda

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASÚTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XIV. ÉVFOLYAM, 6. SZÁM Ára 40 fillér 1970. MÁRCIUS 16.

A munkaidőcsökkentéssel kapcsolatos határozatok végrehajtása és a további teendők

A szakszervezet elnöksége márelus 6-i ülésén tárgyalta a munkaidő-csökkentéssel kapcsolatos határozatok végrehajtásáról és a további feladatokról szóló előterjesztést.

Kormányhatározatok előírják, hogy a munkaidőt 1970. ig

1 az ipari és építőipari tevékenységet folytató vállalatoknál, üzemeknél heti 44 órára,

2 a közlekedésben és hírközlésben a heti 48 (havi 210) óránál hosszabb munkaidőkeretben foglalkoztatottak munkaidejét 48 (havi 210) órára, vagy azt megközelítő szintre kell csökkenteni.

A heti 44 órás munkaidő a rendelet hatálya alá tartozó vasúti munkahelyeken 1969 végére bevezetésre került, mintegy 66 ezer dolgozónál. A munkaidőcsökkentés önerőből, a termelés- és termelékenység, valamint keresetcsökkenés nélkül valósult meg.

A végrehajtó szolgálatnál foglalkoztatott dolgozók munkaidejének, illetve túlmunkájának csökkentése az előbbieknél nehezebb probléma.

Az ilyen munkakörökben alkalmazott munkáltatási rend folyamatos, megszakítás nélküli szolgálatra van alapozva.

Egyes munkakörök ellátása állandó jelenlétet követel meghatározott létszámmal.

A végrehajtó szolgálatnál 1960-ig általános volt a 12/24-es forduló szolgálat, ami átlagosan havi 240 órás munkaidőt jelentett. 1961-től fokozatosan bevezetésre került a közbeváltós rendszer. *Ezzel a nagy szolgálati helyek erős fizikai vagy szellemi leterheltségű munkaköreiben a munkaidő havi 228, 216, illetve 210 órára csökkent. 1969 végén 2428, 6116, illetve 16 752 fő dolgozott ilyen munkáltatási rendben.*

A közbeváltós rendszer kiszélesítése az egyre növekvő létszámhiány miatt az utóbbi években lelassult, sőt, elszigetelten visszalépés is történt. *Mintegy 30 000 dolgozó munkaideje ma is havi 240 óra.* Amikor egyre nagyobb tért hódít a heti 44 órás munkaidő — ez a helyzet sokáig nem tartható.

Ha ezekben a munkakörökben rá akarunk térni a 210 órás munkaidőre, szervezési intézkedéseket kell tenni, mert más megoldás csak az lehetne, hogy 3500 új dolgozót vegyünk fel, ami a mai munkaerőhelyzet mellett lehetetlen, vagy olyan nagy összegű túlóradíj merülne fel, amit biztosítani nem lehet.

A túlmunkacsökkentés megvalósításának feltételeit elsősorban a szállítási igényekhez igazodó szervezési intézkedésekben, technológiai módosításokban kell keresni.

Tapasztalatok bizonyítják, hogy a kis- és középállomások dolgozóinak munkaidejét a helyi gazdasági és mozgalmi szervek segítségével, a dolgozók javaslatainak figyelembevételével az iparban és az építőiparban foglalkoztatottak szintjére lehet csökkenteni.

Ennek érdekében folyamatos intézkedéseket kell tenni:

— az árukezelési helyek, iparvágányok kiszolgálási terveinek módosítására;

— a forgalomingadozásnak megfelelő vonatközlekedési tervek, mozdony- és személyzetfordulók készítésére;

— a gyenge forgalmú vonalakon és mellékvonalakon a tolató tehervonatok forgalmának időszakos szüneteltetésére;

— a gyengébb forgalmú időszakokban az egyszerűsített forgalmi szolgálat bevezetésére;

— A rendezőpályaudvari és nagyállomási tolatómozdonyok számának változtatására, sőt, az elegyrendezés időszakonkénti átmeneti szüneteltetésére;

— kisebb forgalmú időszakokban egyes munkakörök összevonására, a munkaerők átcsoportosítására, hogy a munkaigényes időszakokban több, a gyenge forgalmú időszakokban pedig kevesebb dolgozó foglalkoztatására kerüljön sor. Figyelemmel a szabadságnapok, közbeváltó szabadnapok és az oktatásra fordított idő szabadnappal történő megváltására;

— a vontató és vontatott járművek időszakos javítása ütemezésének módosítására, ezzel egyidejűleg a vontatási javítóműhelyekben, a járműjavító üzemeknél a 44 órás munkahét szabad szombatjának és vasárnapjának áthelyezésére a hét más napjaira, lehetőleg a hét közepére;

— a rendelkezésre álló anyagi ösztönzők felhasználásánál figyelembe kell venni a második félév nagyobb teljesítményeit, és azt ennek megfelelően felhasználni.

A munkaidőcsökkentésre vonatkozó kormányhatározat alapján 1970-ben a végrehajtó szolgálatnál is megvalósításra kerül a napi 8 órás, törvényes munkaidő, amelynek végrehajtását a Kollektív Szerződés 23. paragrafusa szabályozza.

Eszerint az A-kategóriába tartozó fővonalakon és a B. 1-es kategóriába tartozó II. csoportú szolgálati főnökségeknél március 1-től, a mellékvonalakon pedig július 1-től, napi 8 órás munkaidő alapul vételével éves munkaidőkeret került megállapításra.

Az éves munkaidőkereten belül a fordulószolgálatos dolgozóknál negyedéves, az utazó dolgozóknál havi differenciálással történik a munkaidő megállapítása. *A negyedéves, illetve havi munkaidő és a váltások rendjének megállapítása a szolgálati főnök és a szakszervezeti bizottság hatáskörébe tartozik.*

Az utazó szolgálatot teljesítő, több mint 20 ezer dolgozó havi törvényes munkaideje jelenleg 210 óra, ami március 1-től napi 8 órás munkaidő alapul vételével az éves kereten belül differenciáltan alakul. A tényleges havi szolgálati órák száma azonban a forgalmi szolgálatnál 10—15, a vontatási szolgálatnál 20—30 órával magasabb, mint a törvényes munkaidő.

Itt elsősorban a túlmunka csökkentésére, a törvényes munkaidő megközelítésére kell törekedni.

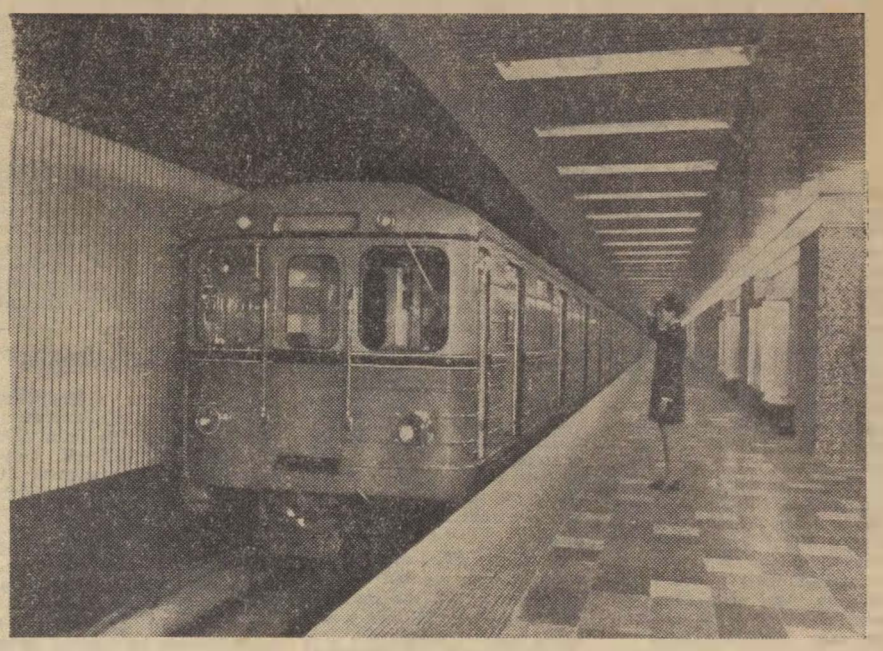
Megfelelő szervezési intézkedésekkel, a menetrendszerű közlekedés megvalósításával, a személyzetfordulók ésszerű kialakításával ez megvalósítható lesz.

A fennálló munkaerőhiány miatt azonban egy ideig számolni kell azzal, hogy fővonalakon és az utazó személyzetnél — mintegy 46 ezer dolgozónál — átlagosan havi 22—23 túlóra merül fel. Ezek díjazása a március 1-től érvényben levő bérügyi intézkedésekben foglaltak szerint történik.

Az elnökség a munkaidő, illetve a túlmunka további csökkentésére vonatkozó intézkedéseket kisebb módosításokkal elfogadta.

Április 2-án indul a metró

Kábel a betongyűrűben • Csápos motorkocsik



Az ajtókeretek a helyükön vannak, csak az üvegtáblákat helyettesítik még a deszkalapok. A Blaha Lujza téri aluljáró járókelői közül sok kíváncsi ember kukkant be a rések között, s lesi izgalommal — elkészülnek-e munkájukkal a Metró építői április 4-re?

Robotellenőrök

A deszkafalakon túl feltárul a budapesti közlekedés most készülő legújabb remeke — a metró. Pontosabban, a Blaha állomás káregalatti utasosztálycyózója. *A márvánnyal borított csarnokban már elkészültek az utasterelő korlátok is.* A potyautasoktól — amint kísérőinktől hallom — fotocellás robotellenőr óvja majd a metrót: aki érvénytelen jeggyel próbál túljárni a gép „eszén", könnyen beverheti a fejét az előtte lecsapódó acélkarba, mely a bejáratot őrzi.

Az előcsarnokból tágas út vezet a mozgólépcsőhöz. A három műanyagból készült lépcsősor közül kettő állandóan működik, míg a harmadik műszaki tartalék. *Sebességük sem szokványos, másodpercenként 80 centit halad. S kedves metró-gólya, ha először lép rá a mozgólépcsőre, s úgy érzi, kicsit szédül, kapaszkodjon a korlátba, ne rémüljön el, az is szalad önnel együtt, egyvonalban a lépcsővel.*

Forintos élvezet

A Blaha téri mélyállomás huszonhat méterre van a felszíntől. A mozgólépcsőről is jól látható a két márványoszlopsor, mely közrefogja az állomást. Középütt mozaikfal választja szét egy darabon az indulási és érkezési oldalt.

— Hatkocsis szerelvény befogadására alkalmas a 120 méter hosszú állomáscsarnok, de az első időkben csak kéthárom kocsival járnak majd a szerelvények — hallom a tájékoztatást.

— Az állomás álmennyezete eloxált alumíniumlemezből készült, melyet első ízben a magyar metrónál alkalmaztak.

Miközben az állomás „műszaki agya", az információs terem felé lépkedünk, kísérőim elmondják azt is, hogy a budapesti metróban — a külföldi tapasztalatok alapján — nem lesz vonaljegyrendszer. *Tehát, aki megváltja jegyét, mindaddig kocsikázhat a Fehér út és a Deák tér között, míg egyszer át nem lépi a kijáratokat őrző fotocellát.* Az újabb mélybeszállás újabb forintot igényel...

540 kilométernyi kábel

Hét állomása lesz a 6,5 kilométer hosszú pályán közlekedő metrónak — Fehér út, Pillangó utca, Népstadion, Keleti pályaudvar, Blaha Lujza tér, Astória, Deák Ferenc tér. Az óránként 50 kilométeres sebességgel gördülő szerelvények irányítását a Deák térről a központi diszpécserszolgálat végzi, de a nagyobb állomásokon, üzemzavar esetén, szakirányítás is lehetséges.

— Bonyolult biztonsági berendezések óvják az utasokat a föld alatt — mondja a Telefongyár egyik műszerésze, aki a Blaha állomás dominórendszerű relés biztosító szekrényét ellenőrzi a diszpécserszobában. *A készülékeket a MÁV Távközlő és Biztosító Berendezés Építési Főnöksége szerelte fel.* Mindezek mellett a motorkocsik vezetői állandó rádiókapcsolatban lesznek az állomásokkal, rendszeresen informálják helyzetükről a diszpécsereket — s a vasbeton alagútban a rádióhullámokat pedig speciális sugárzókábelek továbbítják majd.

A Villamos Berendezés és Készülék Művek VÁV gyára, az elektromos szerelések fővállalkozója 540 kilométer hosszúságban épített be a metróba különböző vastagságú kábeleket. A vezérlő, biztonsági és egyéb berendezések áramellátását pedig a legjobb hatásfokú transzformátorokkal biztosítják.

Kelet–Nyugat után Észak–Dél

Mindkét vonalalagútban helyükön vannak a sínek — három sín található egy-egy alagútban, kettő a kerekek, egy pedig a motorkocsik áramszedő csápja részére — befejeződtek az egyéb szerelési munkák. *Az állomások műszaki készültsége 90 százalékos.* Most szabályozzák a Szellőző Művek hatalmas axiálventillátorait, melyek télen nyáron 18—20 Celsius fok meleget biztosítanak a földalatti járatokban.

S amíg a Fehér út és a Deák tér között műszaki átadás-átvételhez készülődnek, Budán, az ódon utcák alatt egyre közelebb érnek egymáshoz a kétfelől közeledő fúrópajzsok. *Párszáz méter hiányzik, s találkozik a két fúrócsoport, mely azt is jelenti, hogy elkészül a kelet-nyugati metró Deák tér—Déli pályaudvar közötti második szakasza is.* A pályaépítők, elektromos szerelők, műszakiak még az idén „átköltöznek" az új alagútba, hogy folytassák a munkát.

Már elkészült az észak-déli metróvonal terve is, mely az újpesti pályaudvart kötné össze a Marx, Deák, Kálvin, Nagyvárad téren át a kispesti Határ úttal. A metróvonalak elkészültével lényegesen megjavul a főváros közlekedése, egyben kényelmesebbé, gyorsabbá válik a budapesti pályaudvarok közti utasforgalom is.

Kovácsi Miklós

Hogyan módosul a nyugellátások összege?

A NYUGELLÁTÁSOK MEGÁLLAPÍTÁSÁNÁL az 1967. december 31-ig kiérdemelt, évvégi üzemi jutalékokat nem lehet figyelembe venni. Az ellátások megállapításánál első ízben az 1968. évre kiérdemelt nyereségrészesedést kell számításba venni. Mivel az év végi részesedést és egyes prémiumokat, jutalmakat csak a nyugellátás megállapítása után fizetik, a MÁV Nyugdíj Hivatalnak ezeket figyelembe kell venni, s a már megállapított ellátásokat módosítani kell.

A MÁV Hivatalos Lapja 1969. évi 8. számában közölt 103745/1969. 3. A. sz. rendelet felhívta a kifizető szolgálati helyeket, hogy az év végi részesedést és prémiumokat a kifizetéstől számított 8 napon belül személyenként külön kimutatáson jelentsék a MÁV Nyugdíj Hivatalnak. A bejelentésnek a nyugdíjazott nevét, az ellátást megállapító határozat számát, a folyósítási számot, jogcímenkénti bontásban a kifizetett juttatás bruttó összegét és a kifizetés idejét kell tartalmaznia.

A rendelkezésnek egyes szolgálati főnökségek helytelenül és hiányosan tettek eleget, ezért a *MÁV Hivatalos Lapja* 1969. évi 18. számában megjelent 106401/1969. 3. A. sz. rendelet ismételten útmutatást adott a helyes végrehajtásra.

A KIFIZETÉSEK IDŐBEN TÖRTÉNT felhívás ellenére sem történtek zökkenőmentesen, s így a *MÁV Nyugdíj Hivatal* a vártnál mintegy 20—25 százalékkal kevesebb bejelentést kapott. Ezernél több nyugellátott esetében azért nem került sor az ellátás módosítására, mert elmaradt az 1968. évi nyereségrészesedés összegének kifizetéséről szóló bejelentés. A mulasztás miatt károsodás érte az ellátásban részesülőket. A kár az utólag történő bejelentéssel azonban részben megtérülne, mert az ellátások visszamenően történt bejelentése a bejelentés napjától visszafelé számítva három hónapra módosíthatók. *Ha egy dolgozó 1969. január 1-től részesül öregségi nyugdíjban, és a részére 1969. március hóban kifizetett 1968. évi nyereségrészesedés összegét csak 1970. március 15-én jelenti be a szolgálati főnökségre, akkor a MÁV Nyugdíj Hivatalnak az ellátást nem 1969. január 1-től, hanem 1969. december 15-től kell a nyereségrészesedés beszámításával módosítani.*

AZ ELMÚLT ÉVBEN a SZOT Társadalombiztosítási Főigazgatósága kivételesen hozzájárult, hogy a késői bejelentés okozta kár megtérítése érdekében, az 1969. augusztus 15-ig bejelentett nyereségrészesedést figyelembe véve, az ellátásokat nem három hónapra, hanem az eredeti megállapítási időpontig visszamenőleg lehessen módosítani. Ez az engedély azonban csak egyszeri esetben és az első év nehézségeivel volt indokolt. Nem várható azonban az, hogy a *SZOT Társadalombiztosítási Főigazgatóság* 1970-ben hasonló türelmi időt engedélyezzen.

Ezért is fontos, hogy a kifizető szolgálati helyek az ismertetett rendeletnek ez évben már maradéktalanul tegyenek eleget. Fontos az is, hogy azoknál a nyugellátásban részesülőknél, akiknek ellátását az 1969. január 1-ét követő időponttól állapították meg, az ellátás megállapítását követően kifizetett 1969. évi nyereségrészesedést, valamint prémiumokat, illetve jutalmakat a kifizetéstől számított 8 napon belül jelentsék be a *MÁV Nyugdíj Hivatalnak.*

Dr. Gál György

Jubileumi IBUSZ-túrák

Az IBUSZ és a szakszervezetek kapcsolatáról, valamint az 1970. évi jubileumi utazásokról tájékoztatta *Kolesza Sándor* osztályvezető a szakszervezeti lapok szerkesztőit, munkatársait. Elmondotta, hogy a kívánságoknak megfelelően, *mintegy 25 belföldi útvonalon szervez egy-három napos autóbusztúrákat.* Ezek a túrák lehetővé teszik, hogy a részvevők felkereshessék a felszabadulási harcok jelentősebb állomásait, megismerhessék rohamosan fejlődő vidéki városainkat.

Az utakat földrajzi tájak szerint szervezik. Az északi középhegység útvonalának főbb állomásai *Gyöngyös, Mezőkövesd, Miskolc, Lillafüred, Eger, Parád* és *Galyatető.* Az alföld—dél-dunántúli program részvevői *Kecskemét, Baja, Mohács* és *Pécs* nevezetességeivel ismerkedhetnek meg. A tiszántúli körutazás legkiemelkedőbb állomása *Debrecen* és a *Hortobágy* lesz.

Javult az IBUSZ és a szakszervezetek kapcsolata a külföldi utak szervezését illetően is. A Szovjetunióba induló különrepülőgépek többségét például az üzemek, hivatalok és intézmények szakszervezeti bizottsági bérlik. Az idén Moszkva és Leningrád mellett *sokan eljuthatnak Lenin szülővárosába, Uljanovszkba is.* Ebben az évben egyébként több mint száz útvonalon lehet az IBUSZ szervezésében külföldre utazni. Az újdonságok közé tartozik még az is, hogy a határmenti forgalomban 2—5 napos utazásokat szerveznek a *Szovjetunióba, Csehszlovákiába, Romániába* és *Jugoszláviába.*

(vl)

25 éve történt

Országjáró „kopasztó" mozgóműhelyek

A második világháború pusztításai, a légitámadások, majd a szovjet csapatok elől visszavonuló német alakulatok rombolásai és fosztogatásai a vasút javítóműhelyeiben is súlyos károkat okoztak. Már 1944 nyarán bombatámadás érte az Északi Főműhely egyik esztergaműhelyét, az Istvántelki Főműhely kocsiosztályát, a debreceni műhely kocsiosztályát és kovácsműhelyét, a szolnoki, a székesfehérvári, később pedig a szombathelyi műhely kocsi- és mozdonyosztályát és esztergaműhelyét. Később, a felszabadító harcok során leégett az Északi Főműhely teher- és motorkocsi osztálya, s a motorjavító-műhely mindkét próbaterme. Ami épségben maradt, azt a németek elhurcolták, vagy felrobbantották.

A romok eltakarításával kezdődött

A felszabadulás után a három főműhely — északi, istvántelki és dunakeszi —, valamint az öt műhely —, debreceni, miskolci, szolnoki, székesfehérvári és szombathelyi — állapotáról készült statisztika szerint, *az épületek 40, a megmunkáló osztályok 44, a mozdonyosztályok 46, a kocsiosztályok 61 százaléka pusztult el, illetve vált használhatatlanná.* A legnagyobb károk a miskolci műhelyben keletkeztek, legkevésbé a Dunakeszi Főműhely sérült meg.

Mindenki tudta: *a lerombolt, kifosztott műhelyekben addig nem lehet szó járműjavításról, míg a romokat el nem takarítják.* A munkahelyekre fokozatosan visszatérő alkalmazottaknak ez volt tehát a legfőbb feladatuk. Annál is inkább, mivel értékes gépek és munkaeszközök hevertek a beomlott épületek alatt. Ezután a szerelőcsarnokok ideiglenes helyreállítása, a műhelyi vágányzat, a villamos-, víz- és légvezetékek és a különböző csőhálózat kijavítása következett. Érthető, a műhelyekben a munka megindításához vízre és meghajtó energiára, a gőzkalapácsok üzeméhez gőzre volt szükség. Ahol a gőzkazánok kijavítása hosszabb időt igényelt, *átmenetileg mozdonykazánok termelték a gőzt.* Miskolcon és Szolnokon a lerombolt üzemi kémény pótlására vaslemezből kürtőt készítettek, hogy a kazánokat minél előbb be lehessen fűteni.

A szovjet hadsereg megbízásából

S amikor már a műhelyeket úgy, ahogy helyreállították, a szovjet katonai parancsnokság megbízásából — a vasúti járművek javítása mellett —, más feladatok is vártak a munkásokra. Az *Északi Főműhely* mozgó pékműhelyeket és nagy mennyiségű hídcsavart, az *Istvántelki Főműhely* 250 ezer lópatkót, több ezer pár zablát, valamint főzőüstöket készített és három mozgóműhely szerelvényt állított ki, illetőleg rendezett be. A *Dunakeszi Főműhely* 34 négytengelyű és 15 kéttengelyű személy- és kalauzkocsit, továbbá 17 teherkocsit alakított át műhelyvonatok céljaira. A *debreceni műhely* 12 ezer ácskapcsot, 6500 különféle szeget, 5000 gyalogsági ásót, 3000 különféle csavart, 100 vastazekat, 112 katonai csónakot és 9 hordozható pékkemencét készített. A *szolnoki műhely* egy segélyszerelvényt, a *szombathelyi műhely* pedig egy mozgóműhelyt állított ki. Ezenkívül nagyon sok vágány- és közúti gépkocsit, motorkerékpárt javítottak ki és közel 100 ezer darab ágydeszkát készítettek.

Gyorsan cselekedni kellett

A vasúti járművek javításának ütemét és módját a szükséglet szabta meg. *Minél előbb, minél több járművet a forgalomnak* — ez volt a jelszó a felszabadulás után. Ezt a feladatot a műhelyek a lehetőségek szerint futójavításokkal igyekeztek megvalósítani.

A mozdonyok javítását az elsőnek felszabadult debreceni, majd a szolnoki műhely, az Istvántelki és az Északi Főműhely kezdte meg. A munkát nagymértékben befolyásolta a háború kimenetele. Például, amikor a főváros felszabadítása után a szovjet csapatok előrelendültek és a front a Nyugat-Dunántúlra zsugorodott össze, s az utánpótlás nagyobb szállításokat igényelt, *az Istvántelki Főműhelyben 1945. február 7-től 15-ig, naponta egy, majd február végéig naponta három mozdonyt javítottak.*

Az állomások területén és a vasútvonalak mentén heverő kocsironcsok használható alkatrészeinek összegyűjtésére úgynevezett országjáró „kopasztó" mozgóműhelyeket állítanak fel.

Ezekben a hetekben, hónapokban az emberi leleményességnek tág tere nyílt a műhelyekben. Az Istvántelki Főműhelyben a karbidlhány pótlására például olyan sárgaréz elektródát kísérleteztek ki, amellyel — villamos hegesztéssel —, sárgarezet és bronzot lehetett hegeszteni. *A gépszíjak pótlására pedig kiselejtezett tűzoltótömlőkből készítettek hajtóhevedereket.*

Gépszíj, tűzoltótömlőből

A vasút nyolc műhelyében 1945 tavaszán a felmerült munkaórák mintegy 80 százalékát fordították az épületek helyreállítására, a szerszámok kijavítására és egyéb, rendkívüli munkák elvégzésére. A kocsijavításra ekkor még kevés idő jutott. A műhelyek mindössze 302 teher- és 146 személykocsi fenntartását, illetve futójavítását végezték el.

A tervszerű újjáépítés, a mozdony- és kocsipark gyors ütemű javítása *1945. júniusában, a párt májusi felhívása nyomán, nagyszabású vasúti rohammunka keretében bontakozott ki.*

Visi Ferenc

A vasutasszakszervezet 25 éves történetéből

III.

A vasutasok közötti válaszfal végleges megszüntetése érdekében folytatott küzdelem során a szakszervezet hosszú és kitartó munkával elérte, hogy a munkások is kinevezést nyertek és ezzel ugyanolyan jogokat kaptak, mint amilyent korábban a vasutasságnak csak egy kivételes része élvezhetett.

Eltörölték az A. B. C. táblázati megkülönböztetéseket. Fizetési fokozatokat és munkaköri csoportokat állítottak fel. Ezzel elejét vették olyan nagyfokú fizetésbeli eltolódásnak, mint a múltban volt, amikoris a legalacsonnyabb fizetés 26-szor volt kevesebb a legmagasabbnál.

Megkezdte munkáját a rehabilitációs bizottság

A szakszervezet tevékenységét a felszabadulást követő első években olyan eredmények jelezték, mint 10 000 pályafenntartási munkás kinevezése, 12 000 idénymunkás felvétele, éjjeli pótlék a vonalőröknek, az idénymunkások fizetéses szabadságának biztosítása, a tanulók bérének rendezése, a baleseti járulék emelése. A felszabadulást követően nagy jelentőségű volt a rehabilitációs bizottság működése, a Horthy rendszerben üldözött vasutasoknak jogaikba való visszahelyezése érdekében. A bizottság 25 300 kérelemből kb.. 2000 esetben hozott rehabilitációs döntést.

A szakszervezetnek már ebben az időben, a pártharcok közepette is gondja volt a munkából kiöregedettek, kiváltak sorsára. *1945 augusztus 23-i beadványban kérte a közlekedés- és kereskedelemügyi minisztert, hogy szüntessék meg a nyugbérpénztárt és a nyugbéreseket is a nyugdíjpénztárba sorolják be.*

Szeptember 1-én a miniszter leiratban kérte, hogy a szakszervezet a nyugbérpénztár érdekelt tagjainak képviselőivel együtt dolgozzon ki részletes javaslatot a nyugdíjba sorozás végrehajtására. *A javaslatot a szakszervezet elkészítette és szeptember 10-én a MÁV igazgatóságon összehívott ankét tárgyalta.* Tehát a kereszténységi VOGE több évtizedes pusztaigéretét a népi demokrácia váltotta valóra. Az intézkedés 26 000 nyugbérest érintett. A nyugdíjuk átlag háromszorosa lett a volt nyugbéreknek.

A magyar szakszervezetek decemberi kongresszusa látva az egyre rosszabbodó pénzügyi helyzetet, elsősorban bérpolitikai intézkedéseket sürgetett. Az új kollektív szerződésben rögzítve volt az élelmiszerek juttatása is. *Éppen ezért a kongresszuson kimondották, hogy ahol nem tudnak élelmiszert biztosítani, ott 1946 január 15-től élelmezési pótlék címén a bér 150 százalékát kell fizetni.* A kollektív szerződés kimondotta azt is, hogy a kvalifikáltabb munkáért magasabb bér jár.

A vándorkelengye-akció

A felszabadulás után a szakszervezetnek kiemelkedően fontos törekvése volt a sürgős szociális segítségadás.

A háború a vasutas családokat súlyos helyzetbe sodorta. A pénz vásárló értéke a fokozódó anyaghiány következtében már a háború kezdete óta csökkent és mélypontját a felszabadulás után érte el. A ruházati cikkek, lábbelik beszerzése, az élelmezés szinte megoldhatatlan gondot jelentett.

Országos statisztika szerint 1945 december 13-án az életszínvonal az 1938-as évinek 10, 1946 január 7-én pedig 7,5 százalékára csökkent. Az 1944-es arányokhoz képest a béremelkedés 2000-szeres, az áremelkedés 70 000-szeres volt.

A vasutasság anyagi helyzetének javítása érdekében a szakszervezet számos küldöttséget vezetett az iparügyi- és a pénzügyminiszterhez.

A legelső feladat volt a dolgozók élelmezési nehézségein könnyíteni. A nagyobb szolgálati helyeken és valamennyi műhelyben már a felszabadulást követő napokban üzemi konyhák létesültek. A legtöbb szolgálati helyen beszerző csoportok alakultak. *Az élelmezés könnyítése valamint a vasutas családok ruházati cikkekkel történő jobb ellátása érdekében 1945 juniusában létrejött a MÁV Konzum Szövetkezet.*

Az 1946 elejétől alkalmazott bérpolitika szerint a dolgozók bérüknek egy részét élelmiszerekben kapták, mert csak így lehetett az inflációs viszonyok között biztosítani a minimális létszükségletek kielégítését.

Az infláció nehéz napjai

A dühöngő infláció idején sikerült elfogadtatni és a nyugdíjasokra is kiterjeszteni a drágasági pótlékot, majd 1946 januárjában a beszerzési segélyt. Az igazat megvallva a szörnyű gazdasági helyzetben, — amikor az árak percről percre változtak, s a feketepiac hiénái szedték a búsás hasznot ez nem sokat segített. Jelentősebb volt ennél a természetbeni juttatás bevezetése bár ez nem segített teljesen a bajokon.

A szociális és kulturális törekvések támogatásához szükséges anyagi alap megteremtése érdekében a szakszervezet kezdeményezésére a dolgozók önkéntes hozzájárulásával létrejött a szociális és kulturális segélyalap. Az alapból számos rászorult részesült. *A határokon túlról visszatelepült, illetőleg kiutasított vasutasok áttelepülési segélyt, a hadifogságból hazatértek soronkívül ruhát kaptak.*

A vándorkelengye akció során a vasutas családok a legszükségesebb juttatásban részesültek. A csecsemők, valamint a terhes és szoptatós anyák D-vitamint kaptak. *Megindult a bölcsődék és napközi otthonok létesítése is. 1945 telén, amikor gazdasági szempontból a legsúlyosabb volt a helyzet, 400 vasutas gyermek üdült a Dunántúlon ovónői felügyelet és orvosi ellenőrzés mellett.* Egészségi szempontból különösen rászoruló gyermekek közül Kácsfürdőn és a Balaton környékén évente kb. 350—400-an részesültek díjmentes nyaraltatásban. 1947-ben 20 gyermeket Svájban üdültetett a szakszervezet. Ugyanebben az időben 450 román vasutas gyermek üdült Egerben.

(Folytatjuk.)

Kőbánya negyedszázada

Az ostromtól a mechanizmusig

A kiállítás megnyitóján sokan voltak. Nem is hiába gyűltek össze. Kőbánya közelmúltja nemcsak az életünkben volt színes, hanem a kiállítási tablók képein is. A felszabadulás negyedszázados évfordulóján tett visszaemlékezés — bármilyen sokoldalú és bő a jubileumi program — mindig izgalmas, új elemeket hoz felszínre, érdekes, néha fájó, néha kellemes eseményeket elevenít fel, egyszóval szívesen pillantunk vissza.

A háború utolsó órái

Különösen, ha a kiállítás összeállításánál gondosan ügyelnek a közérthetőségre, s a tablószövegek kifejezőek. A *Pataki István Művelődési Házban járók ilyen kiállítást láthatnak Kőbánya negyedszázados történetéről.*

Az első tablók, amelyek a harcok Kőbánya felszabadításáért és a kőbányai partizánok címet viselik még a romok között harcoló szovjet katonákat ábrázolják, az illegális mozgalom akcióinak útjait jelzik. A foglyul ejtett német katonákról készített kép pedig már azt ígéri, véget ért Kőbányán a fasizmus, új világ kezdődik...

Befejeződött Kőbányán a háború, s mint lidérces, rossz álom, véget ért a fasizmus fizikai és lelki terrorja. A hátramaradottak, a romok, a lerombolt gyárak, az éhező asszonyok, gyermekek képei után szinte felüdülés az újabb tabló: Kőbánya élni akar!

Az üzemekben levest osztanak, pufajkás hegesztők támasztják életre a vasszerkezeteket, fiatalok, öregek hordják a téglát, takarítják az utcákról, terekről a romokat.

Arccal a vasút felé!

Azután a jól ismert jelszó világít: arccal a vasút felé! *Az Északi Járműjavító munkásai láthatók, akik a háború sebeivel megszabdalt üzemben varázsolják újjá a mozdonyokat, építik Budapest leszaggatott hídjait, s egy emlékkép: az ötszázadik mozdony átadásánál Gobbi Hilda szaval.*

A további képsorok a konszolidálódó, az egyre pezsgőbbé váló életről szólnak. Az első sörszállítmányok Kőbánya utcáin, az első újítók kockás inges, smicisapkás tablója, azután újabb jelszó kiált a falról: célunk a szocializmus építése, s alatta az épülő üzemek Kőbánya új lakásai, lakótelepei kelnek életre.

A vicázzásnak indult élet képsorát mint egy hatalmas hasadás töri meg a gyilkos ellenforradalomról szóló dokumentum. Az első felvétel a mártírhalált halt *Pataki István képe* talán azt jelzi: milyen kegyetlen, mennyire aljas mesterkedés volt a múlt képviselőinek színrelépése. De a képsor végén látható új munkásőr-zászlóaljak hirdetik: a magyar munkások megtörték, s nem engedik többé színre lépni az ellenforradalom söpredékét.

Felüdülésnek számít, amit ezután a kiállításon láthatunk. A rohamléptekkel fejlődő városrész képekkel illusztrált dokumentumai a szemlélődőnek is sokat mondanak, hát még azoknak, akik munkáját teszik könnyebbé. A porcelángyár korszerű üzemépülete, a nagyszerű szolgáltató létesítmények, éttermek, ABC-áruházak, szolgáltató házak mind-mind a kulturálódó élet egy-egy állomását jelzik.

A kiállítás képei közt helyet kapott a kerület kulturális- és sportéletének feleleventése, fejlődésének bemutatása is.

A megnyitón Simon József, a pártbizottság titkára többek között a fentieket elevenítette fel, s emellett elismeréssel szól a Törekvés Művelődési Ház helytörténeti szakkörének tevékenységéről, akik negyvenezer forintot érő társadalmi munkával hozták létre a nagyszerű kiállítást.

Kőbánya negyedszázados fejlődéséről szóló kiállításuk még két hétig a *Pataki István Művelődési Házban,* majd a pártbizottságon, végül az *Északi Járműjavítóban* várja a látogatókat.

(lepies)

Felhívás a XX. Országos Vasutas Képzőművészeti Kiállításra

A Vasutasok Szakszervezete az elmúlt évekhez hasonlóan Budapesten rendezi meg a XX. Országos Vasutas Képzőművészeti Kiállítást.

A kiállításon a vasutas képzőművészeti körök tagjai tényleges és nyugdíjas vasutasok és azok családtagjai vehetnek részt, maguk készítette festményekkel, grafikákkal, szobrokkal, domborművekkel, népművészeti és iparművészeti tárgyakkal.

A műveket 1970. június 15-ig kell eljuttatni a kiállítás rendező bizottságához: Budapest VIII., Népszínház u. 29. A festményeket, grafikákat kiállításra alkalmas, megfelelően bekeretezett állapotban kérjük beküldeni.

A beérkezett anyagot hivatásos művészekből álló bíráló bizottság vizsgálja felül, és tesz javaslatot a díjazásukra. Szakszervezetünk elnöksége a következő díjakat adja ki:

Festészet:

1. A legjobb tematikus festmény vagy grafika	*1500 Ft*
2. A legjobb emberábrázolás festményben vagy grafikában	*1200 Ft*
3. A legjobb munkaábrázolás festményben vagy grafikában	*1000 Ft*
4. Ifjúságunkat legjobban ábrázoló festmény vagy grafika	*800 Ft*
5. Legjobb csendélet festményben vagy grafikában	*500 Ft*
6. Legjobb tájkép	*500 Ft*

Szobrászat:

1. Legjobb emberábrázolás	*1500 Ft*
2. Legjobb munkaábrázolás	*1000 Ft*
3. Ifjúságunkat legjobban ábrázoló mű	*800 Ft*

Ipar- és népművészet:

A legjobb ipar- vagy népművészeti tárgy	*400 Ft*

Szakszervezetünk elnöksége külön díjat tűz ki a vasutas dolozók megváltozott élet- és munkakörülményeit legjobban ábrázoló művekre.

Festészet	*2000 Ft*
Szobrászat	*3000 Ft*
Grafika	*1000 Ft*

Az elnökség által külön díjjal jutalmazott művek a szakszervezet tulajdonába kerülnek.

Vasutasok Szakszervezete

Az Ön igénye szerint

VOLÁN



Szervezünk társasutazásokat.

Biztosítunk szállást, étkezést stb.

Adunk bérbe személygépkocsit.

Esküvőre, névnapra és utazásra Volán- és Mini-taxik állnak rendelkezésre:

Telefon: 128—400.

Részletes felvilágosítás központi irodánkban:

VOLÁN TOURIST

Bp. V., Lenin krt. 98.

Telefon: 329—393, 314—902.

Cél: a menetrendszerű közlekedés és a szállítási tervek teljesítése

Jubileumi munkaverseny a Kiváló vasúti csomópont cím elnyeréséért

Országszerte dolgozók ezrei méltó kezdeményezésekkel, felajánlásokkal készülnek *hazánk felszabadulásának negyedszázados évfordulójára és a Lenin-centenáriumra.* A vasút dolgozói is aktívan kapcsolódtak ehhez a jubileumi munkaversenyhez, melynek középpontjába az 1970. évi tervek, célkitűzések teljesítését, illetve túlteljesítését állították. A kollektívák — az éves tervek ismeretében — konferenciákon, termelési tanácskozásokon, szocialista brigádértekezleteken vitatták meg a vállalásokat, — keresve a tervek sikeres megoldásához legeredményesebbnek ígérkező utat.

Egyre jobban kibontakozik a jubileumi munkaverseny. Ebből az alkalomból látogattunk el Miskolc Tiszai pályaudvarra, hogy tájékozódjunk a brigádok vállalásairól, a tapasztalatokról és tervekről.

A verseny múltja kötelez

— Az elmúlt év eredményeit vizsgálva elmondhatjuk, hogy teljesítettük a legfontosabb feladatokat, de sajnos, tőlünk független tényezők gátolták egyes tervfeladataink százszázalékos megvalósítását — mondja *Bodolai István, az állomás szakszervezeti bizottságának megbízott titkára.* — Úgy is mondhatnám — folytatja —, hogy nem vagyunk teljesen elégedettek az elmúlt év teljesítményével. Ez a megállapítás persze egy kicsit szigorúnak tűnik, de nem szabad, hogy egy pillanatra is elnézők legyünk önmagunk munkájával, hiszen bennünket a hagyomány is kötelez. *Mindenki tudja, hogy a munkaversenynek nálunk eredményes múltja van.* Dolgozóink mintegy ötven százaléka — 900 fő — szocialista brigádtag. Jórészt az ő lelkiismeretes munkájuknak köszönhető, hogy több ízben elnyertük már a kiváló vasúti csomópont címet, valamint a SZOT és a Miniszterfanács vörös vándorzászlaját.

— Érdemes talán megemlíteni néhány adatot az elmúlt év sikeresen teljesített vállalásaiból — kapcsolódik a beszélgetésbe Kozma Zoltán termelési felelős.

— Az áruszállítási tonnatervünket 108,4 százalékra teljesítettük. 65 és fél ezer tonnával szállítottunk többet, mint amennyit az éves terv előírt. Kocsikihasználásunk 2,68 százalékkal volt jobb a tervezettnél. Megemlíteném még az egy szolgálati órára eső vonatkilométer 107,9 százalékra történt teljesítését, melyre igazán büszkék vagyunk, hiszen a legtöbb szolgálati helyen ez problémát jelent. *Ezért az eredményért sokat köszönhetünk a vonatkísérők szocialista brigádjainak, akik a létszámhiány miatt szabadnapokon is vállalták a tehervonatokon való szolgálatot.* Kiváló teljesítményükért az év végén jutalomban részesültek.

Reális vállalások – új erőpróba

A 140 szocialista brigád egyéni és kollektív vállalásai között tallózva megállapítható, hogy a dolgozók komolyan veszik a jubileumi versenyt. Gondos előkészület, a lehetőségekhez és képességekhez mért reális célkitűzések, a munkahely iránti felelősségérzet és humanitás az, amely valamennyi vállalásuknak az alapját képezi. *A korábbi tapasztalatok birtokában már szorgalmasan dolgoznak terveik megvalósításán, hogy a nagy évfordulókhoz majd méltó legyen a munkában elért eredmény — a siker is.*

Az elmúlt évek kisebb megtorpanásai után most ismét érezhető egy újabb fejlődési folyamat a szocialista brigádok életében, amely az aktívabb, tervszerűbb munka következménye. Egy ilyen nagy jelentőségű versenymozgalom különösen serkenti a vállalkozó kedvet: új izgalmat, lelkesedést teremt a kollektívák között. Bizonyíték erre a vállalások tartalma is. Csak néhányat említsünk: több brigád vállalta, hogy hibájukból nem lesz vonatkésés, nem történik személyi sérülés, vagy egyéb baleset. A termelési és munkavédelmi célokon kívül sok felajánlás született a szakmai műveltség növelésére. Szerepel a hetedik, nyolcadik általános iskola elvégzése, nyelvtanfolyamokra való beiratkozás, kulturális rendezvényeken, vetélkedőkön való részvétel.

A pályaudvar dolgozói a vontatási főnökséggel közös vállalást is készítettek, melyben a menetrendszerű közlekedés, a termelékenység és a szállítási tervek élüzemszinten való teljesítését határozták el.

A fiatalokról sem feledkeznek meg

Kétezer főt számláló vasúti csomópont... Vezetése, irányítása bizony sok gondot, fáradságot jelent. Van is dolga bőven *Erdélyi János állomásnőknek.* Mi mégis úgy hallottuk, hogy azt a kevés szabad idejét is a fiatalokra áldozza. Szívén viseli sorsukat, foglalkozik, törődik velük.

— Szeretem a fiatalokat, mert úgy érzem, közöttük én is fiatalabb vagyok — mosolyodik el. Aztán érdemes is foglalkozni velük, hiszen ők még nem tartoznak a törzsgárdához, ezért több segítségre szorulnak. *Az nem igaz, hogy csak a szórakozási lehetőségek biztosításával lehet velük megszerettetni egy munkahelyet.* A mi ifjúságunkat nem jellemzi és nem is jellemezheti csak a tánc és a beatzene. *Bizonyítja ezt a jubileumi munkaversenyben való aktív részvételük és a munka egyéb területén elért eredményeik is.* Csaknem valamennyien részt vesznek a felszabadulásunk 25. évfordulója tiszteletére hirdetett tisztasági mozgalomban. Szabad idejükben sokat tanulnak, sportolnak. Jelentős felajánlásaik vannak. Az idősebb vasutasoktól igyekeznek elsajátítani a tudnivalókat.

Persze törődni is kell velük. A párt- és szakszervezet is ezt teszi. A lehetőségekhez képest kellemes „otthont" igyekszik biztosítani részükre, ahol olvashatnak, szórakozhatnak. Ebből a célból hamarosan egy felszerelt KISZ-helyiséget adunk át fiataljainknak, ahol a televízió, könyvtár és lemezarchívum is a pihenésüket, szórakoztatásukat szolgálja majd — mondja *Erdélyi János.*

Kaszala Sándor

Új irányelvek a MÁV—CSD határmenetek szocialista munkaversenyében

A budapesti vasútigazgatóság tanácstermében 1970. február 26—27-én tanácskozás folyt a MÁV és a CSD vasutak szomszédos igazgatóságainak és szakszervezeti szerveinek képviselői között a határmenetek szocialista munkaversenyének újrafelvételéről.

A tanácskozás Csamangó Henrik, az igazgatóság vezetőjének megnyitó szavaival kezdődött, aki többek között hangsúlyozta a tanácskozás fontosságát, és a két szomszédos vasút együttműködésének, a szocialista munkaverseny újrafelvételének szükségességét.

A tanácskozás alapját az egy hónappal előbb a MÁV részéről megküldött „Irányelvek" tervezete képezte, amely a MÁV—CSD határmenetek szocialista munkaversenyének szervezésére, irányítására és segítésére vonatkozó ajánlásokat tartalmazta.

A vita mindvégig őszinte, baráti légkörben folyt le, melynek befejeztével elfogadták és aláírták az új irányelveket.

Az irányelvek meghatározzák:

— *a két szomszédos vasúti határmenetek feladatainak maradéktalan elvégzése és a gazdaságosság fokozása céljából a határállomások vezetői a szakszervezeti szervekkel közösen alakítják ki a dolgozók javaslatainak felhasználásával — a helyi sajátos viszonyoknak megfelelően a konkrét versenycélkitűzéseket;*

— *a versenyfeladatok teljesítésének közvetlen irányítását a közös szolgálatú üzemváltó állomás vezetője a szomszéd vasút képviselői, illetve az érdekelt határállomások vezetői külön-külön és együttesen is kötelesek biztosítani;*

— *a verseny ösztönzése érdekében mindkét vasút illetékes igazgatóságai biztosítják a versenyben részt vevő határállomások dolgozói részére az anyagi és erkölcsi elismerés feltételeit.*

Az irányelvek aláírása után a két vasút delegációjának vezetői kifejezték azon meggyőződésüket hogy a határmenetek dolgozói szocialista munkaversenyének az „Irányelvek"-ben foglaltak alapján történő felvétele, hatékony eszköze lesz a két, szocializmust építő baráti állam közötti vasútforgalom zavartalan, folyamatos biztosításának, dolgozóink baráti együttműködése elmélyítésének.

A CSD vasutak delegációját elutazásuk előtt fogadta Szűcs Zoltán vezérigazgató-helyettes, aki a kétnapos tanácskozás eredményéről és a további feladatok megoldásáról szívélyesen elbeszélgetett a delegáció tagjaival.

Molnár László

NÉVADÓ ÜNNEPSÉG A DEBRECENI JÁRMŰJAVÍTÓBAN

A debreceni járműjavító művelődési házában 11 gyermek névadó ünnepségét tartották. *A Himnusz elhangzása után Kerek Imréné, a nőbizottság vezetője nyitotta meg az ünnepséget, majd Kiss Ferencné, a III. kerületi Tanács anyakönyvvezetője üdvözölte az ünnepség résztvevőit.* A műhelytelepi általános iskola úttörői verssel és virággal köszöntötték a kicsinyeket. A szépen feldíszített kultúrterem, valamint az egész ünnepség megrendezése a szakszervezeti bizottság nőbizottságának és a művelődési ház dolgozóinak gondos munkáját dicséri.

Volosinovszki János

NEM MONDHATÓ SZÉDÍTŐ GYORSASÁGNAK!

A miskolci igazgatóság területén baj van az irányvonatok utazási sebességével. *Az elmúlt év októberében Tálya állomáson Miskolc Gömörire megrakott 38. sorszámú irányvonat az 53 kilométert 32 óra alatt, ugyaninnen Nyékládházára rakott 10. sorszámú irányvonat a 64 kilométert 98 óra alatt tette meg.*

A Felnémeten rakott 84. számú irányvonat 175 kilométeres távolságot 37 óra alatt ért el. Decemberben egy Berente szénpályaudvaron megrakott 26. sorszámú irányvonat Budapest Ferencvárosig három nap alatt tette meg az utat. *A Rákosrendező rendeltetésű irányvonat még ezt is „túlteljesítette": 89 óra alatt jutott célba.* Érdemes ezen elgondolkodni!

Bakó János
Miskolc

ÚJÍTÁSI SIKEREK

A miskolci igazgatóság területé.. 1969-ben az újításokból eredő megtakarítás 8 237 324 forintot tett ki. *A kifizetett újítási díj 320 894 forint volt.* 1969 áprilisában egy dolgozó arany, hat ezüst és öt bronz jelvényes kiváló újító lett. *Gyarmati Jenő és Kocsis Jenő* főmérnök, az építési főnökség dolgozói másodszor is megkapták a kiváló újító jelvény arany fokozatát.

Uglyai Sándor
Miskolc

A miskolci igazgatóság válaszolt

Lapunk 1969. december 17-i számában megjelent „Jegyvizsgálóképzés, hibával" c. cikkünkre a miskolci igazgatóság személyzeti osztályától az alábbi válasz érkezett:

„Az említett képzés Szerencsen történő megszervezéséről igazgatóságunk illetékesei a kiképzéshez szükséges feltételek és lehetőségek mérlegelése alapján döntöttek. A szóban forgó tanfolyam szervezésénél tekintetbe vették, hogy az érintett helyiségek (oktatóterem, szálláshelyek) igénybevételével sem a vasutasklub működését ne zavarják, sem az állomás érdekei ne szenvedjenek csorbát.

A vasutasklub hivatalos nyitva tartási ideje 14.30 órakor kezdődik, az oktatások viszont 8-tól 13 óráig tartanak. Ez idő alatt a helyiségekben még a klub működésével kapcsolatban álló személyek sem tartózkodnak.

A hazajárni nem tudó hallgatók elszállásolása — a Miskolc—Nyíregyháza közötti közvetlen forgalom megindulása óta — a laktanya helyiségeinek nagy fokú kihasználatlansága miatt — egyáltalán nem okoz nehézséget.

Mindezideig sem a klub, sem a laktanyahelyiség igénybevételével kapcsolatos panaszról tudomásunk nincs. Miskolcon viszont megfelelő oktatóterem és alkalmas szálláshely nincs. Egyébként éppen ezek a körülmények tették szükségessé a kiképzés Szerencsre helyezését.

Az előadók közül csak egy jár Miskolcról hetenként két alkalommal, ő azonban beosztásánál fogva kiutazásait egyéb ellenőrző munkájával is jól össze tudja egyeztetni. Megjegyezni kívánjuk, hogy a Szerencsre utazás mind a vonatforgalom, mind a menetidő kedvező volta miatt egyébként sem okoz nehézséget. A többi oktató Szerencs állomás létszámába tartozik, illetve szerencsi lakos. A tanfolyam működését a helyi szakszervezeti bizottság és az állomás vezetése nem ellenezte, sőt, a képzés zavartalanságáról igazgatóságunkat biztosították. A kiképzés módját a szakszervezet területi bizottsága is helyeselte.

Dr. Barna Lajos
osztályvezető

Vasutasaink életéből



A jubileumi évforduló tiszteletére színvonalas és nagysikerű szellemi vetélkedőt rendeztek a Törekvés Művelődési Házban a terézvárosi pályafenntartási főnökség I-es szakasza szocialista brigádjainak részvételével. A több mint két órás vetélkedőből a képen látható Kossuth szocialista brigád került ki győztesen.

A vetélkedőn egyébként 7 szocialista brigád indult, s a kivétel nélkül valamennyien alapos tudásról, kitűnő felkészültségről tettek tanúbizonyságot.

A vetélkedőt megelőzően a brigádok előkészítő szemináriumokon vettek részt, amelyet a pályamesteri szakasz vezetőinek felkérésére Balogh Lajos, a Törekvés Művelődési Ház igazgatója tartott. A pályamesteri szakasz kollektívája ezzel a szellemi vetélkedővel is bebizonyította, nemcsak a fizikai munkában, hanem a szellemi munkában is helytállnak.

(Balogh Lajos felvétele)

A kocsihiányról és a szállítási gondokról

— A kocsihiány — az elmúlt évekhez hasonlóan — nemcsak igazgatóságunk területén érezhető — mondta *Bodnár József, a miskolci igazgatóság forgalmi osztályának vezetője* — hanem átmeneti nehézséget okoz minden nagyobb rakodóvállalatnak is. A miskolci igazgatóság az ország egyik legerősebben iparosított területén fekszik. A ingra kásra kerülő kocsik száma jóval több, mint a leadásként érkező kirakandó kocsik mennyisége. *A leadás elegymennyisége csökkent, míg egyes üzemek, például a Tiszai Vegyi Kombinát, a Lenin Kohászati Művek, a Sajószentpéteri Üveggyár és a Hejőcsabai Cement- és Mészmű termelése viszont növekedett. Ezért* igazgatóságunk kocsikiegészítésre szorul. Az elmúlt évben kaptunk is a szomszédos igazgatóságoktól kocsikat, de ez kevésnek bizonyult. Így a vállalatok megrendeléseit nem tudtuk teljes egészében kielégíteni,

Az új gazdaságirányítási rendszer megváltoztatta külkereskedelmünk politikáját is. *Kedvezően befolyásolja a vállalatok exportszállítását, s ez a tény új erőpróba elé állítja a vasutat.* Egyre több fedett kocsi kerül külföldre, s ezek visszatérése elhúzódik, s így egy időre kiesnek a hazai forgalomból.

A jelenlegi szállítási feladatokat növelte a múlt évi gazdag mezőgazdasági termés is. A gabona szállítása nem fejeződött be az év végére — az előző évekhez hasonlóan — hanem jelenleg is tart. Ráadásul a tél is fokozta a gondokat, mert a kedvezőtlen útviszonyok miatt a közúti közlekedés lelassult, sőt napokra megbénult. A vasútra hárult olyan egyéb áruk elszállítása is, amit rendes körülmények között a közúti fuvarozás végzett el.

— Elsőrendű segítség a kocsirakások gyorsítása. Ma már az országban szinte általánossá vált az ötnapos munkahét, Ennek következtében a szombati és vasárnapi rakodás nagymértékben csökkent. *Kihasználatlanul, üresen állnak a vagonok, vagy rakottan vesztegelnek, mert nincs rakodómunkás. A múlt évben 23 százalékkal emelkedett a késve kirakott kocsik száma. Ez is lassítja az elegymozgást.*

— Lehet-e segíteni a szállítási gondokon? Az elkövetkező negyedévben várható-e javulás?

— A vasút vezetése foglalkozik a megoldással. Igazgatóságunk is a lehetőségekhez mérten mindent elkövet a szállítható vállalatok kocsiigényeinek kielégítésére. *Hogy csak egy példát említsek: a Hejőcsabai Cement- és Mészmű részére a miskolci rakodási főnökség ad embereket a négytengelyes vasúti kocsik megrakásához.* De más vonatkozásban is igyekszünk segíteni. A helyzet javulása azonban a szállítható vállalatoktól is függ. Közösen kell új megoldásokat és lehetőségeket keresni.

(Kaszala)

Ünnepi készülődés Szentesen

Az elmúlt napokban Szentes állomáson is megtartották a termelési tanácskozást. A fő téma az eredmények számbavétele és a feladatok ismertetésén túl a jubileumi munkaverseny keretében az ünnepet közvetlen megelőző vállalások megtétele volt. *A kezdeményező Lenin brigádhoz csatlakozva, az arany plakettért küzdő Dózsa brigád vállalása a következőket tartalmazza:*

Az évfordulóra a brigád elkészíti a szakszervezeti bizottság által tervezett kiállítás anyagát hazánk negyedszázados fejlődéséről. Egy tanulmányt írnak, mellyel benevezenek a *Hazafias Népfront Országos Tanácsa és az Országos Népművelési Tanács* által meghirdetett felszabadulási pályázatra. Ebben feldolgozzák Szentes állomás felszabadulásának, valamint az új élet megindulásának történetét. *A brigád előadást szervez, melyen hazánk felszabadulásának történetét ismertetik, s együttal Szentes állomás felszabadítását is.*

A *Lenin-centenárium* megünneplésével kapcsolatban a brigád vállalta a *Képes Híradó* ünnepi számának elkészítését, valamint az MSZMP és KISZ faliújságjának megfelelő cikkekkel való ellátását.

A *Lenin brigád* vállalásai között rendezvények szervezése, teke- és sakkverseny rendezése, egy előadás Lenin életéről, közös színházlátogatás szerepel.

A két brigád felajánlásaihoz csatlakozott a többi szocialista brigád is.

Majzik László
Szentes

Napirenden az 1969. évi üzemi baleseti helyzet

A halálos balesetek száma az elmúlt évben eggyel, a csonkulásos balesetek száma tízzel emelkedett. az összbalesetek száma 170-nel kevesebb, a munkanapkiesés pedig 5489-cel emelkedett. Lakonikus egyszerűséggel így jellemezhetnők a múlt év baleseti helyzetét. A számok azonban többről árulkodnak.

Négy éven keresztül — 1964-től — az üzemi balesetek minden szinten csökkentek. Négy év kedvező helyzete után azonban 1969 baleseti helyzete kedvezőtlen. Nem csökkent a súlyosságát az összbalesetekben mutatkozó kedvezőbb tendencia sem.

Sok baleset megelőzhető lett volna...

A halálos üzemi balesetekből öt forgalommal összefüggő tárgyi baleset következménye. A csonkulásos balesetek-nél az emelkedés 25.7 százalék. Az összbalesetek száma 170-nél kevesebb, ami 5,2 százalékos csökkenésnek felel meg. A munkanap-kiesések száma 5489-cel, 4,8 százalékkal emelkedett. Az egy sérültre eső átlagos gyógyulási idő 3,1 nappal növekedett, az emelkedés 10,5 százalékos.

A balesetek túlnyomó többsége — még a halálos és csonkulásos eseteket is figyelembe véve — megelőzhető lett volna. *Igen sok súlyos következményű baleset néhány másodperces késedelem miatt történt. Súlyos tragédiákat előzhettünk volna meg különösebb erőfeszítés és anyagi ráfordítás nélkül.*

A szakszolgálati ágaknál csökkentek a balesetek. A csökkenés ellenére a súlyos balesetek tekintetében legkedvezőtlenebb a helyzet a forgalmi, valamint az építési és pályafenntartási szakszolgálatnál. A forgalmi szolgálatnál az összbalesetek tekintetében csökkenés tapasztalható, melyet azonban jelentősen lerontanak a súlyos esetek. Itt történt az összes halálos baleset 46, a csonkulásos balesetek 50 százaléka. A halálos balesetek közül 15 az utazó-személyzetnél (vonatfékező, kocsirendező, vonatvezető), további 6 állomási dolgozónál (váltókezelő, váltótisztító) fordult elő. Figyelmet érdemel, hogy a váltótisztítói munkakörben a laza ellenőrzés és felügyelethiány miatt évről évre emelkedik a balesetek száma.

A forgalmi szakszolgálatnál a balesetek elsődlegesen a technológiai utasítások megszegéséből, a gyorsan mozgó járművekről való le- és felszállásból, a kocsik össze- és szétakasztásának helytelen munkamozzanataiból adódnak.

Fokozottabb ellenőrzést

A vonatkísérők, kocsirendezők munkaterületén a jelenlegi helyzetet megváltoztatni főként a tolatási, technológiai fegyelem alapvető követelményeinek betartásával lehetséges mindaddig, amíg az automatikus kocsikapcsolás bevezetésére nem kerül sor.

Véleményünk szerint a forgalmi szolgálati helyek vezetőinek, szakszervezeti bizottságainak fokozni kell a megelőző tevékenységet, a jól megalapozott VMSZ-függelékek elkészítésével és annak következetes betartásával. Az ellenőrzéseket fokozni kell.

A pályafenntartási szakszolgálat területén az összbalesetek-nél van ugyan némi csökkenés, a súlyos kategóriába sorolt esetek azonban rontják az eredményt. *Több, mint kétszeresére (5-ről 11-re) nőtt a csonkulások, 14 százalékkal a halálos balesetek (14-ről 16-ra) és közel 5 százalékkal emelkedett a munkanap-kiesések száma.*

A halálos balesetek 50 százaléka pályamunkásokkal történt, de a múlt év során három élőmunkás is életét vesztette. Ez a rosszul megszervezett felügyeletre utal. Statisztikai adatok szerint a szombathelyi, miskolci, debreceni és szegedi igazgatóságoknál alakult kedvezőtlenül a baleseti helyzet. A baleset körülményeiből megállapítható, hogy a súlyos balesetek a legelemibb védekezéssel, a közlekedő vonat elől időben történő félreállással elkerülhetők lettek volna. Mind a pályamunkásoknál, mind a vezető beosztású közvetlen irányító dolgozóknál tovább fell fokozni az alkalmassági követelményeket. Ezen túlmenően biztosítani kell a forgalom alatt álló pályarészeken a dolgozók jobb riasztását, a munkavédelmi őrhálózat kiszélesítését.

A technológiai folyamatokat javítani kell.

A vontatási szakszolgálat baleseti helyzete csökkenő tendenciájú. Figyelmeztető viszont, hogy a gyógyulási idő közel 3 nappal emelkedett. E szakszolgálatnál a halálos baleseteknek több, mint fele mozdonyfűtőkkel történt, egyrészt forgalmi baleseteknél, másrészt magasfeszültség által okozott áramütés miatt.

A baleseti előfordulások a vontatási szakszolgálat területén több évi átlagot figyelembe véve, a járművek javításával, illetve azok kezelésével kapcsolatosak, pl.: csak mozdonyelőkészítésből egy év alatt 180, míg mozdonyjavításból kifolyólag 156 baleset történt. *A gépészeti szakosztály haladéktalanul intézkedjen a technológiai folyamatok javítása, a balesetek megelőzése érdekében. Nagyobb gondot kell fordítani a villamosított vonalakra, valamint a mozdonyszolgálatra.*

A járműjavító szakszolgálatnál a baleseti helyzet kedvező, a csonkulásos balesetek száma azonban emelkedő. Örvendetes, hogy tavaly halálos baleset nem történt.

Az előfordulások alapvető okait az alábbiakban látjuk:

1. a felügyeleti és ellenőrző munka fogyatékossága;

2. a veszélyek lebecsülése, a technológiai és biztonságtechnikai fegyelem lazasága;

3. a vasúti közlekedéssel járó és állandóan ható veszélyhelyzethez történő alkalmazkodás hiánya.

Állandóan visszatérő téma a balesetek kivizsgálásának problémája. A baleset vizsgálata, nyilvántartása és bejelentése továbbra is kifogásolható.

— Még mindig lassú, vontatott a kivizsgálás;

— nincs törekvés elemző, szakszerű oknyomozásra. A megállapítások és következtetések felszínesek, szakszerűtlenek;

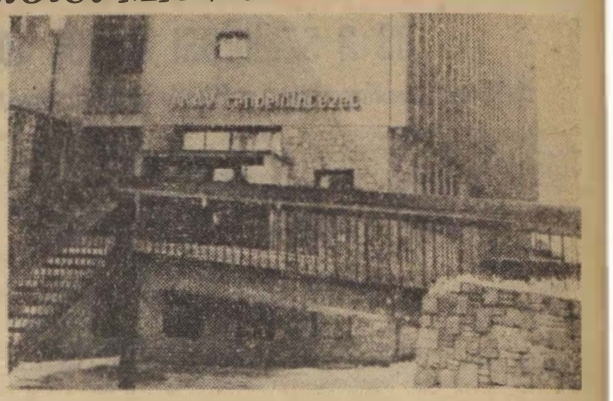
— gyakori, hogy a balesetek bejelentésénél, nyilvántartásánál észlelt mulasztások alkalmával vitatják az ide vonatkozó SZOT-szabályzat helyességét;

— sok a vita a balesetek üzemi jellegét illetően, aminek a mozgató rugója anyagi érdekeltségű.

Összegezve megállapíthatjuk: a baleseteket csak közös összefogással csökkenthetjük. Tovább kell javítani minden szinten a nevelő tevékenységet, hogy minden dolgozó érezze mind a saját, mind munkatársa testi épségéért a felelősséget.

Berta István
a munkavédelmi felügyelőség vezetője.

20 éves a miskolci MÁV rendelőintézet



A MISKOLCI MÁV-RENDELŐINTÉZETET 1950. április 2-án adták át rendeltetésének. Meglátogattuk az intézetet, hogy tájékozódjunk az elmúlt húsz év eredményeiről és az egészségügyi munkáról. *Dr. Dufek Rudolf*, a rendelőintézet vezető főorvosa így nyilatkozott:

— 1950-ben, a Szemere utca egyik elhanyagolt bérházában kapott helyet a MÁV-rendelőintézet. Mindössze nyolctíz orvossal kezdtük a munkát, igen rossz körülmények között. Laboratóriumunk nem volt, és egyéb felszerelésünk is kiegészítésre szorult. A legfontosabb higiéniai követelmények sem voltak biztosítva. Akkor a napi szakorvosi óraszámunk, a jelenlegi 105-tel szemben csak 22 óra volt.

Ma már modern, minden egészségügyi követelményt kielégítő rendelőintézetben dolgozunk. *A lehető legkorszerűbb gyógyítási eszközök állnak rendelkezésünkre. Négy fő- és harminc részfoglalkozású orvosunk van, s ezenkívül tizenhat szakképzett ápolónő segíti még a betegek gyógyulását.* Az intézet összlétszáma jeleneg hatvan fő.

— Melyek a leglátogatottabb szakrendelések és milyen az orvosutánpótlás?

— A fogászat, sebészet és a belgyógyászat. Egy év alatt intézetünkben kétszázezer beteg esetet kezeltünk. Ez a szám, persze, nem kétszázezer beteget jelent, mert egy-egy beteg többféle szakrendelésen is megjelenik. Az orvosutánpótlással még vannak gondjaink, de úgy hiszem, mégis megnyugtató, hogy egy-egy osztályon több szakorvos rendel felváltva, és így a betegeknek választási lehetőségük is van a kezelőorvos személyét illetően. Egyébként orvosaink átlagéletkora 41 év. Tapasztalt, jól képzett szakorvosgárdával rendelkezünk.

AZ INTÉZETBEN 1965-BEN ALAKULT MEG az önálló szakszervezeti bizottság. Az intézet valamennyi dolgozója szakszervezeti tag. A még fiatal szakszervezeti gárda nem rendelkezik ugyan gazdag tapasztalatokkal — hiszen csak öt éve alakultak —, de mégis jól működő alapszervezetnek bizonyult.

Áprilisban emléktáblát lepleznek le, majd előadás kapcsán emlékeznek meg az intézet húszéves működéséről.

K. S.

Fontos tudnivalók a túlórákról

A vasutasokat érintő bérügyi intézkedések előkészítése és a kollektív szerződés módosításának vitája során a szolgálati helyeken vitatott téma volt a túlmunka, illetve annak díjazása.

Különösen azzal összefüggésben merült ez fel, hogy a bérügyi intézkedésekkel egyrészt lehetőség nyílik arra, hogy a törvényes munkaidőn túl történt foglalkoztatást a túlórára vonatkozó szabályok szerint számolják el, másrészt viszont a MÁV-nál eddig ismeretlen — olyan munkarendet kell kidolgozni, ami a túlmunkáltatást megszünteti vagy minimálisra csökkenti.

A túlóradíjazás ugyanis kiterjed olyan munkaidőre is, amit eddig nem díjaztak túlórával, és ugyanakkor olyan intézkedések történnek, hogy egyáltalán ne vagy csak kevés túlóradíj kerüljön kifizetésre.

A gazdasági mechanizmus új követelményeket támaszt

Sokan úgy vélekednek, hogy amíg a túlmunkát egyáltalán nem, vagy csak nagyon alacsony mértékben díjazták, addig nem volt ez gond, s lehetett túlmunkát végezni. Most viszont, amikor a túlmunkáért megfelelő díjazás járna, mindent elkövetnek, hogy ne legyen túlmunkáltatás.

Ugy gondolom, szükséges e felfogásra reagálni, és ismertetni azokat a körülményeket, amelyek a fenti intézkedéseket indokolják.

A vasúton, különösen pedig a végrehajtó szolgálatnál évtizedekkel ezelőtt alakult ki és honosodott meg a 12/24-es szolgálat és ezzel a havi 240 órát elérő, illetve meghaladó munkaidő. *Olyan tradíció ez, ami vele született a vasúti szolgálattal, és az új generáció ebbe nőtt bele. Ennél fogva ez a szolgálati idő éppen olyan természetes volt, mint az, hogy a vasúti munka idényjellege miatt ennek az időnek több kevesebb része munkavégzés nélküli jelenléttel telt el.*

A fejlődés azonban kinőtte ezt az állapotot és különösen az új gazdasági irányítási rendszer állított fel új követelményeket. Ennek során a vállalati gazdálkodást folytató államvasút sem kerülhette el, hogy ne reformálja meg a vasúti munkát és ne szabjon új irányt a további fejlődésnek.

A közlekedéspolitikai koncepcióban körvonalazott intézkedések rajzolják elénk azokat a belátható és napjainkban kezdődő változásokat, amelyek arra irányulnak, hogy olyan munkarend alakulhasson ki, amelyek a szállítási igényekhez igazodnak.

Heti 48 órás munkaidő

Jelentős súllyal esik latba az a kormányhatározat is, amely előírja, hogy a vasúti közlekedés heti 48 óránál hosszabb munkaidőkeretben foglalkoztatott dolgozóinak munkaidejét heti 48 órára, illetőleg azt megközelítő szintre kell csökkenteni.

Ennek végrehajtására a MÁV Vezérigazgatóság úgy rendelkezett (a H1. 2/1970. számában megjelent 123050/1969. 2. B. sz.) utasításban, hogy az előírt munkaidő-csökkentés megvalósítását lépcsőzetesen 1970. év végéig minden körülmények között be kell fejezni.

Különösnek hangzik, de mégis igaz, hogy a heti 48 órás munkaidő elismerése, illetve kötelezővé tétele, a végrehajtó szolgálatnál egy vívmányt jelent. Olyan vívmányt, amit más munkaterületek dolgozói már rég elfelejtettek és már a heti 44 órás munkaidőt tekintik természetesnek.

Az új helyzetben tehát nem lehet olyan alapokra helyezkedni, ahol a túlóráztatás mint rendszer érvényesüljön. Ez olyan idejét múlt, tarthatatlan gyakorlat, ami ellentétes a kollektíva és az egyén jól felfogott érdekével is.

A szakszervezeti szervek, többek között éppen azért vannak a túlóradíjazás álláspontján, hogy ez meggondolásra késztesse a gazdasági vezetőket, és arra ösztönözzön, hogy minél kevesebb túlóra merüljön fel. Amikor tehát a túlóradíjazás mellett vagyunk, akkor ez egyben túlóraellenes törekvés is.

A bértömeg-gazdálkodás előnyei

Hogy miért lehetünk ilyen álláspontun, ennek magyarázatát az 1970. január 1-től bevezetésre kerülő bértömeg-gazdálkodás lehetőségeiben és előnyeiben kell keresni. *Ez az engedély a kormányzat részéről olyan új intézkedés, amely az államvasút bérgazdálkodásában alapvetően új helyzetet teremt.* A bértömeg-gazdálkodás rendszerében ugyanis — eltérően az átlagbér-ellenőrzéstől — minden címen megtakarított pénz a vállalatnál felhasználható, alapberésíthető, vagy egyéb címen kifizethető.

Ha ez így van, akkor teljesen értelmetlen dolog lenne, hogy a rendelkezésünkre álló pénzösszeg egy tekintélyes részét túlmunka díjazása címén fizessük ki. Az így megtakarított forintokat inkább alapbéremelésre fordítsuk.

Ez az intézkedés felel meg a kor követelményeinek, új lehetőségeinknek és nem utolsósorban annak az igénynek, hogy a munkaidő-csökkentés végrehajtásával egyidejűleg a vasutas dolgozók élet- és munkakörülményei tovább javuljanak.

Dr. Szabó Miklós

Az egyen- és munkaruhák kötelező megváltásáról

Számos tapasztalat és reklamáció utal arra, hogy sok szolgálati helyen — sem a szakszervezeti aktivák, sem a szakvonali ügyintézők — nincsenek tisztában az egyen- és munkaruhák megváltásával kapcsolatos szabályokkal. *A hatályos rendelkezések téves értelmezése általában a dolgozóra sérelmes, mert csorbítja a jogaikat és anyagi hátránnyal sújtja őket.* Ennek megakadályozása, illetve a helytelen gyakorlat felszámolása érdekében indokoltnak látszik összefoglalni azokat a tudnivalókat, amelyek alkalmazásával elkerülhetők a jogos panaszok és az ezek orvoslására fordított munkák.

Anyagi felelősség a vasútnak okozott kárért

Ismeretes, hogy a viselési idő lejártáig az egyen- és munkaruhák a vasút tulajdonát képezik, azokkal tehát a dolgozó nem rendelkezhet. *Viták leginkább akkor történnek, ha a dolgozó munkaviszonya megszűnik. A munkaviszony megszűnésének módja dönti el azt, hogy a ruhák a dolgozó tulajdonában maradnak-e, saját belátása szerint azokat visszaszolgáltatja-e, vagy a hátralevő viselési időnek megfelelő értékkel megváltja, illetve fennáll a kötelező megváltás esete.*

Lapunkban is írtunk már arról, hogy a dolgozót kizárólag akkor lehet a ruhák megváltására kötelezni, ha munkaviszonya fegyelmi határozat, vagy bírói ítélet folytán szűnt meg, vagy ha a dolgozó a munkaviszonyt a jogszabály rendelkezéseinek megszegésével felmondás nélkül, vagy a munkaviszony megszűnésére meghatározott időpont előtt szünteti meg.

Még a megváltásra kötelezett személyt is megilleti azonban az a kedvezmény, hogy a teljesen új, vagyis 100 százalékos állapotú ruhákat visszaadhatja és azokat a szolgálati főnökségnek el kell fogadnia. Ilyenkor tehát mentesül a dolgozó fizetési kötelezettség alól.

Használt ruhák leadása

A kötelező ruhamegváltásról, mint ilyenről — csakis a munkaviszonynak az előzőekben felsorolt — megszűnése esete után beszélhetünk. Ebből sokan azt a teljesen téves következtetést vonják le, hogy más esetekben nem is lehet a ruhák értékét megtéríttetni. Van lehetőség a térítés kirovására, az anyagi felelősség elve alapján?

A dolgozó a munkaviszony keretében okozott károkért munkajogi anyagi felelősséggel tartozik, amelynek főbb alakzatai a következők: *1. a dolgozó felelőssége vétkesség esetén, 2. a dolgozó felelőssége vétkességére tekintet nélkül* (megőrzési felelősség).

1 Vétkesség esetén a kártérítési felelősség akkor állapítható meg, ha az alábbi feltételek együttesen megvannak: a munkaviszony fennállása, a munkaviszonyból eredő kötelezettség megszegése (jogellenes magatartás), a dolgozó vétkessége (amely szándékos és gondatlan lehet), a vasút tényleges kára, okozati összefüggés a dolgozó vétkes magatartása és a keletkezett kár között. Ez a fajta felelősség terheli a munkavállalót a részére kiosztott ruhákban keletkezett kár esetén (pl. megrongálódás, indokolatlan túlviselés).

2 Vétkességre tekintet nélkül megállapítható a kártérítési felelősség, ha a visszaszolgáltatási vagy elszámolási kötelezettséggel átvett olyan dolgokban következik be a hiány, amelyeket a dolgozó állandóan őrizetében tart, kizárólagosan használ vagy kezel. *Ennek alapján felelősség terheli a dolgozót, ha a tulajdonában levő ruhák eltűnnek. A felelősség alól csak akkor mentesül, ha a hiányt elháríthatatlan külső ok idézte elő.*

Mindkét esetben kellően indokolt írásbeli határozattal kell kiszabni a kártérítést. *A határozat ellen a dolgozó a munkahelye szerint illetékes munkaügyi döntőbizottságnál panaszt tehet.*

Mikor áll fenn a kötelező megváltás esete?

Sajnos, nem egyöntetű az eljárás a használt ruhák leadásánál sem. Emlékeztetnünk kell olvasóinkat arra, hogy változatlanul érvényben van az a rendelkezés, amely szerint — a kötelező ruhamegváltás esetétől eltekintve — azok a ruhadarabok, amelyeknek a hátralevő viselési ideje a 25 százalékot nem haladja meg, térítés nélkül mennek át a dolgozó tulajdonába. *Kivételt képeznek a bundák, amelyek értékét — ha a dolgozó a bundát továbbra is használni kívánja, a fennálló szabályok szerint meg kell fizetni.* Kivétel a sapka, a kesztyű és a lábbeli, amelyek viszont a hátralevő viselési időtől függetlenül térítésmentesen maradnak a dolgozónál. Ügyelni kell arra, hogy ne kerüljön bevonásra olyan holmi, amely megilleti a dolgozót!

A felmerülő esetek elbírálásának megkönnyítésére hangsúlyozni kívánjuk, hogy kötelező ruhamegváltásról csak a munkaviszony megszűnése után beszélhetünk, míg az anyagi felelősség érvényesítése mindig a munkaviszony fennállása alatt lehetséges.

Dr. Horváth Károly

ÖTVEN ÉVE TÖRTÉNT

A Tanácsköztársaság vasutas mártírjának emlékére

Azt mondják, hogy az ember öregedő korában már jobban felejt, de a régi dolgok azért megmaradnak az emlékezetében. Így vagyok én is.

A gyermekkor emlékei, az elkövetett csínytevések, s a felnőttektől látott dolgok sokáig kísértenek életünkben. Nem kell más, csak egy különös esemény és minden úgy pereg vissza emlékezetünkben, mint a moziban elszakadt film, amelyet fordítva tesznek vissza. Ez történt velem is.

A Nemzeti Múzeum könyvtárában kezembe került egy könyv. Címe: „A Tanácsköztársaság Veszprém megyében". Ahogy a Tanácsköztársaság egyik eseményét olvastam, amely 1919. augusztus 5-én Tapolcán történt — ötven év után —, újra elevenen átéltem azokat az eseményeket, amelyekben akaratlanul is részt vettem.

Tizenhárom éves polgárista voltam, a négy testvér között a legidősebb. Apám vasúti kalauz. Az első világháború után nehezen éltünk. Petróleumot és sót cseréltünk lisztért és zsírért. Azon az augusztusi napon anyám kora reggel Raposkára küldött tejért. Ahogy onnan visszafelé jöttem, az utam a vasútállomás mellett vitt el. Reggel, úgy hét óra lehetett, amikor egy furcsa vonatot láttam az állomáson állni. Kíváncsiságból odamentem. Páncélvonat volt. Katonák ugráltak le róla, puskát és gépfegyvert vittek magukkal. Csoportosan az állomás melletti liget felé mentek. Az egyik katona megfogott, és egy kis faládát adott a kezembe, hogy vigyem utána. Az egyik kezemben a tejeskanna, a másikban pedig az a láda volt. Súlyosnak éreztem, nem tudtam, hogy mi van benne. Gépfegyvertöltények voltak. Egészen a temető széléig cipeltem.

Akkor már előttünk lövöldözést hallottunk. Megijedtem. Az előttem haladó katonától elmaradva a ládát a temetőárokba dobtam és hazafelé futásnak eredtem.

Otthon anyámnak lihegve mondtam el, hogy mit láttam. Meg is kaptam a szokásos fejmosást, hogy „neked mindig ott kell csavarogni, ahol keresnivalód nincs".

Izgatott azonban, hogy mi is történt ott. Amikor a lövöldözés megszűnt, elszöktem hazulról, s a városháza felé indultam. Útközben a posta utáni háznál megálltam. A kapu nyitva volt, és a kapualjban egy férfi feküdt hanyatt, mozdulatlanul. Közel mentem hozzá, láttam, hogy halott. Agyonlőtték.

Néztem és nem féltem.

Az az ember volt, aki a főszolgabírói hivatalban dolgozott, akit látásból ismertem és a nevét is tudtam, mert a közelben laktunk. Sándor Lajosnak hívták. Most már tudom, MÁV-lakatos volt Budapesten, aki mint járási politikai megbízott dolgozott a szolgabírói hivatalban.

Ő volt az, akihez az egyszerű ember mindenféle ügyekben bizalommal fordulhatott, mert a szegény emberek támogatója volt.

★

Emlékszem jól, ahogy a földön feküdt, mintha a végtelenbe néztek volna nyitott szemei. A lábán nem volt cipő, valaki már lehúzta azokat. Csak a csíkos zoknit láttam. Sajnáltam. Olyan formájú ember volt, mint az én apám, Sovány arcú, dolgozott kezű.

A temetésen a sok kíváncsi ember között én is ott voltam. Valahol a közelemben egy hozzám hasonló fiú sírdogált — az apját siratta. Hallottam, amint mondják: — Ez az ő gyereke.

A temetés végén, az oszladozó tömegben egy hang megjegyezte: a sírnál maradt gyerek zokogva kiabálta: — Ezért még visszajövünk.

Senki nem vette komolyan, hogy a gyerek mire is gondol. Inkább sajnálták az árvát.

Akkor még senki nem hitte, hogy ez a halott a történelem előfutára, hogy az az eszme, amelyért az életét áldozta, végül is győzni fog. Most már hisszük, hogy amiért élt és küzdött, a mi életünk jobbátételét szolgálta.

Az az emeletes ház, amelynek kapualjában Sándor Lajost halva láttam, közvetlen a posta mellett, Tapolcán, a Deák Ferenc utca 5. szám alatt van. Azon az augusztusi napon, a munkásmozgalom két ismert harcosa: Kerékjártó Kálmán, a direktórium elnöke és Sándor Lajos, politikai megbízott, együtt áldozták életüket azért az eszméért, amelyet akkor nem tudtunk megérteni.

Kerékjártó Kálmán és Sándor Lajos emlékét Tapolcán ápolják. Mindkét elvtársról utcát neveztek el, s sírjukat a városi tanács példásan rendben tartja.

Hiányzik azonban valami arról a házról, ahol Sándor Lajos MÁV-lakatos mártírhalált halt. Emlékét nem őrzi emléktábla. Lehet, hogy eddig, rajtam kívül senki nem tudott erről. Gyakran járok oda gondolatban, mintha csak tegnap történt volna. Pedig fél évszázad telt el azóta.

Milyen szép volna, ha legalább egy emléktáblával megjelölnék azt a helyet, ahol Sándor Lajos budavesti MÁV-lakatos, a Tanácsköztársaság védelmében mártírhalált halt.

Minderre a napokban az a kis könyvecske olvasása késztetett, amely emléket állít a munkásmozgalom mártírjainak Veszprém megyében és másutt is.

Ugróczky Mihály
Budapest

AZ ELSŐ MAGYAR NYELVŰ ÚJSÁGRÓL

190 éve Pozsonyban jelent meg a Magyar Hírmondó

Újságolvasás közben kevesen gondolnak arra, hogy az első magyar nyelvű újság hol és mikor jelent meg. Ma több, mint 400 féle magyar nyelvű újság, képeslap és folyóirat jelenik meg az országban. 190 évvel ezelőtt igen nehéz feladat volt a sok idegen nyelvű sajtó mellett az első magyar nyelvű újságot megjelentetni. *Az első magyar nyelvű újság 1780-ban, január elején indult meg Magyar Hirmondó néven Pozsonyban.*

Az első magyar hírlapszerkesztő *Ráth Mátyás volt*, aki 1779-ben (november 17-én) adta ki az előfizetési felhívást, s két nappal később Mária Terézia már megadta a kiváltságlevelet a magyar lapra. *Az engedélyt Patzkó Ferenc Ágoston, cseh származású nyomdász kérte, aki régebben Pesten dolgozott a Landerer-nyomdában.*

A lap évi előfizetési díja hat forint volt, hetenként kétszer, szerdán és szombaton jelent meg. Kezdetben 320 előfizetője volt, majd később azok száma 500-ra emelkedett.

A lapokból három példány Madridba, öt Franciaországba, több Hollandiába járt. *Ráth újságját* a kor viszonyai között „hihetetlenül" sokfelé küldte szét, az ország 103 helységébe.

Magyarországon abban az időben magyar nyelven csak ez az egy hírlap jelent meg, így feladata volt az irodalmi és tudományos mozgalmakról is hírt adni. Ráth újságjának nevelő hatást tulajdonított, s kérte a tanárokat, hogy olvastassák a diákokkal is. *Közönséget szervezett, hozzászoktatta őket a korszerű gondolkozáshoz, magyarul. Ez akkor nem volt könnyű, mert még az egységes irodalmi nyelv nem alakult ki.*

Az újság megvolt, de ezzel rengeteg munka várt az első magyar újságíróra és szerkesztőre. Jóformán elejétől végig ő írta a lapot. És mindezért a sok munkáért még a neve sem áll büszkén a lap ormán, hiszen csak nevének kezdőbetűi szerénykednek az utolsó oldal legalján.

A lap terjedelme meglehetősen korlátolt. Négy nyolcadrétű lap az egész újság. Ezen a kis területen igen változatos tartalmat nyújtott *Ráth Mátyás*. A későbbi számok rovatai ezek voltak: Külföldi történetek. Elegyes hites hírek. Bizonytalan dolgok.

Ráth lapja nyitott ablak volt, amelyen keresztül a világnak változatos és már haladottabb életét szemlélhette a magyar. És ha a szerkesztő óvakodott is olvasóiban elégedetlenséget kelteni, már a puszta tények közlése is kellett, hogy az itthoni mozdulatlan életben nyugtalanítólag hasson.

1788. október 8-án jelent meg a Magyar Hírmondó utolsó száma, ezzel végleg lezárult az első magyar újság életének története. De az út, melyet Ráth taposott ki, nem gyepesedett be többé. A Hírmondó helyébe jöttek más lapok, más néven, más szerkesztőkkel. Az egyetlen magyar újság hagyományait magyar nyelvű hírlapok és folyóiratok egész sora vette át és fejlesztette tovább.

U. M.

Következik a megérdemelt pihenés

Napjainkban nem ritkaság a nyugdíjba vonulók búcsúztatása. Szokás lett, jó szokás, vagy, ha úgy tetszik, tiszteletadás. Mindennapi életünk egyik kedves, szép jelensége.

Az elmúlt napokban a Budapest-Déli pályaudvaron az Utasellátó nyugdíjasait köszöntötték. Sok idős dolgozó érkezett — egymás kezébe adva a kilincset — a pályaudvar feldíszített emeleti kultúrtermébe. Mintha egy lakodalomra gyülekeznének, úgy hatott a fehér, terített asztal, az ünnepi szoba.

Kedves, meleg légkörben folyt a beszélgetés, amikor Tóth László, a vállalat főigazgatója szóra emelkedett. Rövid üdvözlő szavak között köszönte meg a meghívott 62 dolgozó jó munkáját.

— Öröm tisztességben eljutni ide, melyre csak az vet árnyékot, hogy öregebbek lettünk... — mondta. Majd kiosztotta a jutalmakat: tíz *kiváló dolgozó* jelvényt, a pénzjutalmakat, emléktárgyakat. A megjelentek többségének — a női dolgozóknak — még hóvirágcsokorral is kedveskedett *a KISZ nevében Regedei Istvánné. A párt- és a szakszervezet részéről Szabó Dénes és Kovács László, a szakszolgálat képviseletében pedig dr. Gróf József igazgató töltötték be a vendéglátó tisztet.*

A jó ebéd közben sok mindenről szó esett. A vállalat gondoskodását és meleg búcsúztatását *Serdült Imre* köszönte meg. Visszaemlékezett a kezdeti nehéz időkre, 1945-re. Beszélt a legelső napokról, amikor még a tányér- és pohárállag — és még inkább a belevalók — is gondot okoztak. Talán a múlt árnyai, talán a jelen fényei miatt elérzékenyült és rezignált szavakba fúlt a mélyről jövő mondókája.

Kiss Lászlóné — lesem el a beszélgetést — 1943 óta vasutas. Sokáig a Jegynyomda dolgozója volt. 1954-ben került a vállalathoz. Mindig konyhán dolgozott. Három kiváló dolgozó jelvény díszíti mellét.

Kerecsen Győző bácsi is régi dolgozó. Mint mindig, most is jókedvű.

— Győző bácsinak könnyű! Ő pénzzel dolgozott! — szól az egyik öreg, és nagyot kacsint.

— Ne humorizálj, Pista! A pénz nem a pénztárosé.

— A liszt sem a molnáré, és mégis lisztes a dolmánya! — vág vissza a másik.

Mindenki derül. Boldogok, s vidámak. Legyen ilyen vidám s boldog a nyugdíjas életük is.

Gergely József

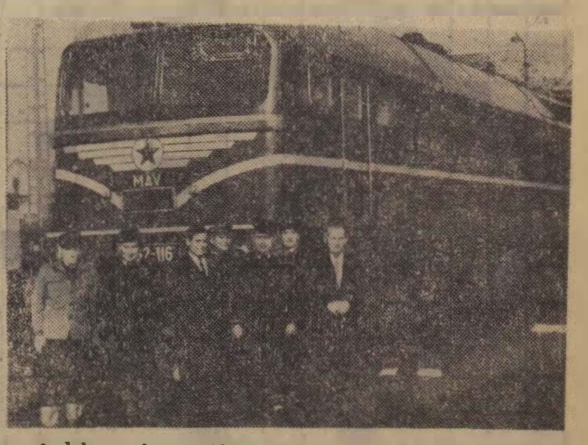
Vasutasaink életéből



A soproni vasutas csomópont pártbizottsága és KISZ-szervezete nyolc vasutasgyermek részére névadó ünnepséget rendezett.



A soproni szakszervezeti bizottságok és a pályafenntartási főnökség KISZ-bizottsága találkozót rendezett a nyugdíjasok részére. A 98 éves, 37 éve nyugdíjas Mégel Józsefet lakásán köszöntötték.



A debreceni vontatási főnökség Horváth Albert bronzplakettes szocialista brigádja. A felszabadulási szellemi vetélkedőn bekerültek a területi döntőbe.

Ünnepi hangverseny a főosztályon

Az öntevékeny szakszervezeti munkás ének- és zenekaroknak mélyen a múltba visszanyúló gyökerük van, de csak a háborút követő felszabadulás hozta magával a teljes művészi kibontakozást, amely a *„legyen a zene mindenkié"* kodályi revelációnak valóságos tartalmát is megadta.

Ezek a gondolatok jutottak eszünkbe, amikor a felszabadulás 25. évfordulója alkalmából a vasutasszakszervezet központi vegyeskara, szimfonikus zenekara és ifjúsági fúvószenekara ünnepi hangversenyt adott február 27-én a Vasúti Főosztály kultúrtermében. Az ünnepi est hangulata magával ragadta a közreműködőket csakúgy mint a közönséget. S a lelkes ünneplés igazolta azt a hosszú és fáradtságos utat, amely az újjáébredés és magára találás dilettantizmusáról a mai művészi színvonalig emelkedett. *Odaadó és fáradhatatlan művész-munkások és munkásművészek, akik társadalmat formálnak s ebben az új társadalomban egyre magasabbra emelik mind magukkal, mind pedig a közönségükkel szemben a művészet mércét.*

Az ünnepi műsor *Erkel Hunyadi László* nyitányával kezdődött, majd *Liszt* első magyar rapszódiáját hallhattuk, mindkettőt *Pongrácz Zoltán* vezényletével. S utána az est csúcspontjaként felhangzott *Csajkovszkij* szélesívű, patetikus, 1812 forradalmi nyitánya. Ez a mű a napoleoni *Nagy Hadsereg* fölött aratott fényes győzelmet szólaltatja meg a zene nyelvén, a zenedráma eszközének felhasználásával. *Van valami történelmi szimbólum is ebben: hiszen a francia katonai diktatúra és később a porosz csizma egyaránt Moszkva alatt tört meg.* S mi lehetne kifejezőbb szabadságunk negyedszázados évfordulóján, mint ennek a történelmi szimbólumnak zenei feleleventése.

A jól összetartott és színvonalas teljesítményt nyújtó zenekarokat dr *Hamary András szakavatottan vezényelte.* A kizárólag fiatalokból álló — tisztán és érzésen játszó — *fúvószenekart Sándor János tanította be.*

A műsor második részében *Fürjes Lajos és a központi vegyeskar zenekari közreműködésével Liszt Ferenc mindig időszerű, hatásos Ünnepi Dalát, Verdi Nabuccójából a szabadság kórust (Szállj gondolat arany szárnyakon...) és Novikov himnikus mozgalmi dalát (A Kreml falainál...) adták elő.* Ezek a nagyzenekarral előadott kórusszámok is igazolták a szakszervezeti központi ének-zene iskola esztétikai törekvéseinek helyességét, amelyeket a szimfonikus zenekar és vegyeskar együttes szerepeltetéséhez fűz. Hiszen a legtökéletesebbel: az emberi hanggal kiegészített szimfónikus hanghatás, már a legmagasabb (beethoveni) művészeti szintet jelenti.

Összefoglalva: az est színvonala méltó volt az ünnep jelentőségéhez.

Dr. Csillay Ferenc

Jól folyik a jegyvizsgálónő-toborzás

Az utóbbi időben hat tanfolyamon, közel 150 jegyvizsgáló nőt képeztek ki Miskolc és Szerencs állomásokon. *A tanfolyamot végzettek az igazgatóság különböző telepállomásain — Miskolc, Szerencs, Bánréve, Eger — nyertek, vagy nyernek beosztást.*

Talán nincs messze az idő, amikor az igazgatóság területén a jegyvizsgáló munkakört csak nők fogják betölteni. A Miskolc Tiszai pályaudvaron már ma is 65 százalékában nők látják el ezt a munkát. A 120 jegyvizsgáló nő, úgy véljük, megérdemelne egy öltöző- és mosdóhelyiséget.

Kisvárdai János
Miskolc

HÚSVÉTI AJÁNDÉKOT AZ UTASELLÁTÓ PAVILONJÁBÓL

Vasutas ifjúsági válogatott a felszabadulási nemzetközi tornán

A MAGYAR FUTBALLSPORT GONDJAIRÓL, a kibontakozás lehetőségeiről — a magyar válogatott marseille-i veresége óta — rengeteg vita folyik.

A szakszervezetek sajátos eszközeikkel, lehetőségeikkel sietnek a kibontakozás meggyorsítását elősegíteni. *A SZOT sport alosztályán úgy vélik — véleményünk szerint helyesen —, hogy az újjászervezés munkáját az alapoknál kell kezdeni. Berzi Sándor alosztályvezető, Illovszky Rudolf, a neves edző, Herbert István — az egykori kitűnő labdarúgók —, és az alosztály többi munkatársa is úgy értékeli a helyzetet, hogy talán a marseille-i vereségnél is figyelmeztetőbb az, hogy a labdarúgósport élvonalának utánpótlása, a magyar ifjúsági válogatott is gyengébben szerepelt az elmúlt években,* tehát a sportág nem rendelkezik megfelelő utánpótlással. A magyar ifjúsági válogatott 1969-ben például nem tudta kiharcolni, hogy az Európai Labdarúgó Szövetség — az UEFA — hagyományos nemzetközi tornáján 16-os döntőbe jusson.

ILYEN GONDOLATOK, a segítőszándék ilyen forrásokból származó felismerése nyomán határozták el a szakszervezetek, hogy a maguk lehetőségein belül igyekeznek siettetni, megvalósítani a magyar labdarúgósport kibontakozását. *A SZOT sport alosztálya ennek a célnak jegyében rendezi július 5—11 között „Ifjúsági Kupa 1945—1970" néven egy nemzetközi ifjúsági labdarúgótornát.*

A tornán 1952. január 1. után született fiatalok vehetnek részt a csapatokban. Tehát olyan korosztályú játékosok, akik a jövő évi UEFA-tornára készülődő magyar ifjúsági válogatottban szóba jöhetnek. Négy szakszervezet állít ki ifjúsági válogatottat. A vasutas labdarúgósport számára nagy megtiszteltetés — és a vasutas egyesületek jó nevelőmunkájának elismerését fejezi ki —, hogy a Vasutas ifjúsági válogatottat is meghívták erre a tornára. A másik három magyar résztvevő a bányászok, az élelmezésiek és a vasasok szakszervezeti ifjúsági válogatottja.

MEGHÍVTAK NÉGY KÜLFÖLDI csapatot is erre a tornára. Minden bizonnyal itt lesz *egy szovjet* és egy *lengyel* szakszervezeti ifjúsági válogatott, *az NDK-beli Magdeburg ifjúsági* válogatottja és az olaszországi *„Caligaris"-tornákon* rendszerint kitűnően helytálló *AS Casale Monferrato FBC* utánpótlás gárdája. Már megtörtént a torna rendszerének kialakítása is: két csoportban játszik a nyolc csapat. Július 11-én Csepelen — villanyvilágításos esti mérkőzésen — dönti el az elsőség kérdését a két csoport győztese, míg a csoportok második helyezettjei a III. helyért küzdenek.

A négy magyar szakszervezet ifjúsági válogatottját neves edzők készítik fel a várható nagy küzdelemre. *A vasutasszakszervezet ifjúsági válogatottjának edzője Gyarmati János, a bányászoké Szücs György, az élelmezésieké Friedmanszky Zoltán, a vasasoké Vadász Károly.*

A két csoport beosztása így fest: az I. csoportban a szovjet válogatott, az AS Casale, az ÉDOSZ és a vasutasszakszervezeti válogatott kapott helyet, míg a II. csoportban a lengyel fiatalok, Magdeburg ifjúsági válogatottja, a Vasas- és a Bányászszakszervezeti válogatott játszik.

A VASUTASSZAKSZERVEZETI VÁLOGATOTT pontos műsora: első mérkőzést Tatabányán, a szovjet fiatalok ellen július 5-én, a másodikat július 7-én az AS Casale ellen Szolnokon, a harmadik csoportmérkőzést július 9-én Székesfehérvárott, az ÉDOSZ ellen bonyolítja le a szakszervezetünkhöz tartozó csapatokból összeválogatott fiatalok együttese.

Vedres József

A PVSK-ökölvívók baráti köre

Nem csoda, hogy Pécs városa, sőt Baranya megye sportszerető közönsége előtt talán még az NB I-es Pécsi Dózsa labdarúgóinál is népszerűbbek az NB I-es PVSK-ökölvívók. Ez két okból is érthető: 1. Magyarországon, Baranya megyében is, az ökölvívásnak nagy a szurkolótábora. 2. A PVSK ökölvívói remekül kezdték az NB I. ez évi csapatbajnoki küzdelmeit. A Tatabányai Bányász ellen biztosan győztek, aztán Budapesten, a Vasas ellen is folytatták a sikersorozatot.



A két csapatbajnoki, értékes győzelem nyomán a Mecsek alján elhatározták, hogy megalakítják a PVSK ökölvívók baráti körét. Az elhatározást tettek követték és a Vasas ellen a budapesti Sportcsarnokban, bizony csak úgy zengett a „Hajrá, Vasút!" biztatás.

A biztatást meg is érdemelték. A Vasas már 10:4-re elhúzott, ami azt jelentette, hogy a hátralevő négy mérkőzésen egyetlen győzelem is elég a számukra. A négy PVSK „bunyós" azonban egy mérkőzést sem vesztett. Kovács J., Kovács II és Józsi győzelmeivel 10:10-re alakult az eredmény, majd a nehézsúlyú Paku döntő fölénnyel megnyerte mérkőzését. Ezzel a PVSK 12:10-re győzött a 4:10-nél már kilátástalan találkozón.

Megérdemlik a baráti kör szeretetét, biztatását!

Szakértelem, lelkesedés

Sport a debreceni járműjavítóban

A DEBRECENI JÁRMŰJAVÍTÓBAN büszkék a városi testnevelési és sportszövetség által kiírt bajnokságban évek óta eredményesen szereplő labdarúgó-csapatukra. *A szakszervezeti bizottság egyébként nagy gonddal ügyel a tömegsport szervezésére, fejlesztésére. Volosinovszki János szakszervezeti bizottsági titkár szívesen beszél az eredményekről.*

— A megnövekedett sportigényekhez alkalmazkodni kellett a szakszervezeti bizottságnak is. A sportolási kedv fellendítése a szakszervezeti bizottság munkájának szerves részét képezi.

Évente napirenden szerepel a sporttevékenység értékelése. A szakszervezeti bizottság sportfelelősének beszámoltatása minden esetben élénk érdeklődést vált ki. *Sok javaslat, észrevétel hangzik el a sporttal kapcsolatban, hiszen a 2500 dolgozóból a különböző sportrendezvényeken több mint 600-an vesznek részt rendszeresen.* De talán jobb, ha a részletekről a legilletékesebb, a sportfelelős ad felvilágosítást.

Dihen József, a szakszervezeti bizottság sportfelelőse az elmúlt évben még aktív birkózó volt. Négy éve a városi sportiskola vezetőedzője, tehát már időben gondoskodott arról, hogy versenyzői pályafutása végén ne szakadjon el a sporttól.

— Minden év végén közösen határozzuk meg, hogy a jövő évben milyen sportágban kívánunk versenyeket rendezni, indítunk csapatot a városi és a területi kiírt bajnokságban, munkatervünket hónapokra bontjuk. *Minden évben elindítjuk nagypályás labdarúgócsapatunkat a városi bajnokságban, kispályásainkat pedig a területi bizottság által szervezett vetélkedőkön, amelyben minden műhelybizottság szerepelteti csapatát.* Ezenkívül a műhelybizottságok önálló bajnokságokat is szervezünk labdarúgásban, sakkban és asztaliteniszben. Minden évben sorra kerül a szocialista brigádok sportvetélkedője, az üzemrészek közötti versenyek, öregek—fiatalok. kövérek—soványak mérkőzései, amelyek igen népszerűek. A kispályás bajnokságokat a társadalmi munkával rendbehozott, üzem területén levő pályán bonyolítjuk le. A sakkot és az asztaliteniszt kedvelők részére is lehetőséget biztosítunk.

— Szakszervezeti bizottság a nagy tömegsportban anyagilag önállósította magát, mert az igényt a DVSC képtelen teljes mértékben kielégíteni. *A szakszervezeti bizottság a múlt évben például 17 700 forintot tervezett sportcélokra.* Ebből az összegből a felszerelést és a működési költségeket, valamint az aktívák jutalmazását fedezik.

A VÁROSI TS-SEL jó a szakszervezeti bizottság kapcsolata. Mindössze azt kell még a sportbizottságnak szorgalmaznia, hogy a lehetőséghez képest ne csak a labdarúgásban, hanem a többi sportágban is indítsanak csapatokat a TS által rendezett bajnokságokban. A területi bizottság segítő és irányító munkája is jelentősen érezteti hatását.

Dihen elvtárs beszélgetésünk végén még a következőket mondotta:

— Az évek óta lelkiismeretes munkát végző sportbizottságot áldozatkész és hozzáértő társadalmi aktívahálózat segíti. A sok névtelen sportszerelmes közül főleg azok a műhelybizottsági sportfelelősök érdemelnek említést, akik saját hatáskörben is rendeznek bajnokságokat. Igen jó munkát végeznek *Kalmár Sándor, Kontra Miklós és Orbán János sportfelelősök.*

Debrecenben szeretik a sportot. A járműjavító dolgozói, szakszervezeti vezetői, aktívái büszkék lehetnek nagyszerű eredményeikre.

Sz. Tóth András

47 év vasúti szolgálatban

Lévai Imre főintéző halk szavú, kevés beszédű ember. Szinte gyermekkorban — 1923-ban — jegyezte el magát a vasúttal. Nem szívesen emlékezik a múltra. Aztán mégis csak beszélni kezd:

— Az évek örökös vándorlással teltek. Bejártam az egész országot. Ha felmondtak az egyik helyen, jelentkeztem a másikon. Voltam pályamunkás, raktári és szertári munkás. Néha pályaőröket helyettesítettem.

— A felszabadulás után pályám felfelé ívelt. Iroda alatiszt lettem. Itt alkalmam volt tanulni. Majd balesetvizsgáló munkával bíztak meg, később forgalmi vonalbiztos és áruirányítóvá léptem elő. Miskolc Tiszai pályaudvarra 1963-ban kerültem, azóta függetlenített munkavédelmi előadó vagyok, azaz voltam — mondja enyhe nosztalgiával.

A vezetői és munkatársai éles szemű, mindig hibák ellen küzdő embernek ismerték. Mint párt- és szakszervezeti aktivista is kivette részét a munkából. Tíz esetben tüntették ki Kiváló Dolgozó oklevéllel és jelvénnyel.

Lévai Imre, mindenki Imre bácsija már nem sétál mindent látó éles szemekkel a vágányok között. Jól végzett munka után, megérdemelt pihenőre vonul.

Jó pihenést, Imre bácsi!

K. J.

HÍREK

— **Elkészítették a dombóvári fűtőház** rekonstrukciójának tervét. Százhetvenmillió forintos költséggel új üzemcsarnok, javítóműhely és szociális létesítmény épül. A munkát rövidesen elkezdik.

— *TELEVÍZIÓT AJÁNDÉKOZTAK a pécsi igazgatóság dolgozói. A nagyképernyős készüléket a dombóvári Apáczai Csere János Vasútforgalmi Szakközépiskolának adták át.*

— **Légpárnás vasúti járművek** létrehozásával kísérletezenek a Ganz-MÁVAG-ban. A motorgyár idei feladatterve előírja egy működőképes modell elkészítését.

— **Háromezer LE teljesítményű** Diesel-elektromos mozdonyt mutattak be a lipcsei tavaszi vásáron. A szovjet gyártmányú gép végsebessége 140 kilométer óránként.

— *ÚJFAJTA VASÚTI SZERELVÉNY kísérleti példányát készítették el az Amerikai Egyesült Államokban. A 400 km/óra végsebességűre tervezett szupervonat a hagyományos kettő helyett, három sínen közlekedik.*

— **A szakma ifjú mestere** vizsgáztatás volt Rákosrendezőn. Egy arany-, két ezüst- és két bronzjelvény talált gazdára. A jelenlevők ígéretet tettek, hogy a következő vetélkedőre még több fiatalt toboroznak.

— *ÁTADTÁK RENDELTETÉSÉNEK a tapolcai művelődési központ újjáépített tekepályáját. Az építés anyagi fedezetét a szakszervezet biztosította.*

— **A józsefvárosi pályafenntartási főnökség** Egyetértés és Béke szocialista brigádja vállalta egy teherkocsi vaj kirakását. Az így keresett pénzből televíziókészüléket vásárolnak egy iskolának. A példa méltán érdemel követést.

A Hivatalos Lapból

A Hivatalos Lapból a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket:

9. számból: 103594/1970. 1. D. Az utazószemélyzet és a végrehajtó szolgálatnál foglalkoztatott dolgozók túlmunkájának díjazása.

103395/1970 1. D. Az éjszakai pótlék mértéke és elszámolása 1970. március 1-től.

103839/1970. 1. D. Az utazószolgálatot ellátó dolgozók változóüzletmény rendszere.

102219/1970. 3. A. A vendégszobák használatára vonatkozó utasítás újbóli kiadása.

103438/1970. 3. A. A MÁV területén foglalkoztatott nyugdíjasok mentesítése a folyósítást korlátozó rendelkezések alól tárgyú utasítás kiegészítése.

10. számból: 101182/1970. 6. C. Vezetékek és szerelvények elhelyezése épületeken.

A szerkesztőség üzeni

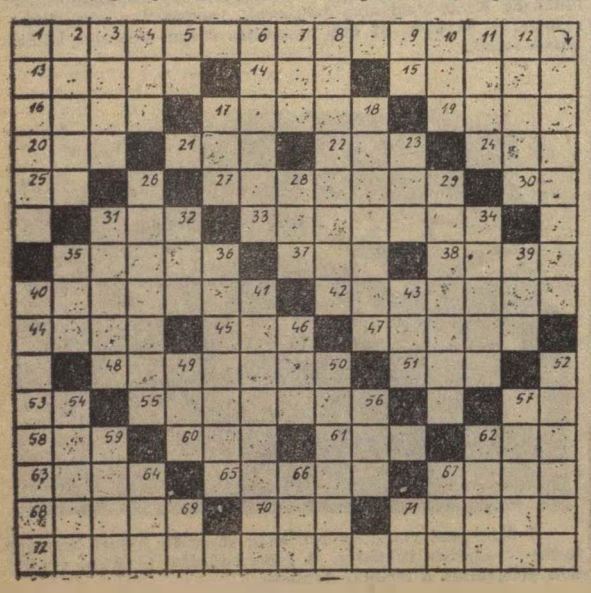
Perlaki Gyula, Sopron; Marosán Pál, Volosinovszki János, Debrecen; Bakó János, Ugiyai Sándor, Kisvárdai János, Behán Rózsa, Miskolc; Végh Gyula, Rákosrendező: Rapi József, Bp. Józsefváros; Boros Zoltán, Szombathely; Szűcs Ferenc, Hatvan; Dancs József, Tapolca; Majzik László, Szentes; Bódogh Mihály, Dombóvár; Boldizsár Gyula, Békéscsaba; Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Holecz Miklós Selyp; Varga István, Pápa; Papp János, Hatvan; Horváth János, Debrecen; Miskolci Vontatási Főnökség Kocsiszolgálat világítási dolgozói; Markos József, Zalaegerszeg; Farkas Béla, Kaposvár: Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Vizi Ferenc
Szerkesztőség: Budapest VI., Benczúr utca 41. Telefon: 229—672 Üzemi: 19—71
Kiadja és terjeszti a Népszava Lapkiadó Vállalat, Budapest VII., Rákóczi út 54. Telefon: 224—819
Felelős kiadó: Gábor Márton, a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszám: 73.918.001—8
Szikra Lapnyomda

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. A március 1-től érvényes bérügyi intézkedés egyik fontos rendelkezése. 13. Egy Kelet-tenger melletti város lakója. 14. Nyerő lap a kártyában. 15. Adriai-tenger melletti kikötő. 16. Figyelmeztető az iskolában. 17. Piaci elárusítóhely. 19. Piakett. 20. Vengiliusban található. 21. Azonos magánhangzók. 22. Összetűző kapocs. 24. Alagi Sport Egyesület. 25. Ásó szélei. 27. Hajat bodorít. 30. Távozást fejez ki. 31. Irországban kedvelt pálinkafajta. 33. A virág pártájának levele. 35. Az öntudatlanságig fokozott kábulat (latin). 37. Gyulladás a testben. 38. A kobalt és az arzén vegyjele. 40. India délnyugati partvidéke. 42. Tokfélékhez tartozó halfajta. 44. Húnokhoz hasonló lovas nomád nép. 45. Fürdő alkalmatosság. 47. Miniszterhelyettes, keresztnevének kezdőbetűjével. 48. Írói, művészi teljesítményt jutalmaznak vele. 51. Hangtalanul leíráz. 53. Biztatószó. 55. Rétoromának másik elnevezése. 57. Kettőzve bányaváros. 58. Egyetértés Torna Egylet. 60. Az Egyesült Nemzetek Szövetsége idegennyelvű rövidítése. 61. Híres borterme hely a Dunántúlon. 62. Testrész. 63. Itt győzte le Scipio Hannibalt i. e. 202-ben. 65. Szarú betűi keverve. 67. Ember (latinul). 68. Az egyiptomiak szent madara. 70. Szaglószerv. 71. Megtizet, javadalmaz. 72. **A március 1-től érvényes bérügyi intézkedés másik fontos rendelkezése.**



Függőleges: 1. Kőbe vagy agyagba vésett írás. 2. A konzervatívok gúnyneve Észak-Amerikában. 3. Sokat emlegetett hegyi ember Tibetben. 4. Ilyen játék is van. 5. Római 51. 6. A bronztárgyak kékes-zöldszínű oxidrétege. 7. Emelkedett hangú költemény. 8. A mongolok alkáji csoportjához tartozó népfaj. 9. Egymást követő betűk. 10. Kérdőszó. 11. Furcsa, különleges. 12. Az Árpádház ősanyja. 17. Dunántúli csatorna. 18. Francia zeneszerző (1836—1891). 23. Nem később. 26. Szicíliától északra fekvő vulkanikus szigetcsoport. 28. D. S. L. 29. Fecsegő. 31. Mostanában sokat emlegetett közlekedési fennsík. 32. Nemzetközi Olimpiai Bizottság. 34. ... Gusztáv botanikus, a Nemzeti Múzeum növénytárának volt igazgatója. 35. Maró folyadék. 36. Pakolna; rakosgatna. 39. Üreg. 40. A magnézium szénsavas sója. 41. Alakulat a honvédségnél. 43. Gallér, hágó, franciául. 46 A fizika erőegysége. 49. Kutyaugatás. 50. Nagyszerű szórakozás. 52. Becsületszó, átvitt értelemben kézbecsapás. 54. Szent, sérthetetlen, névelővel. 56. Éra. 57. Férfinév. 59. Ez is egy férfinév. 62. Vissza: szítok. 64. Ételízesítő, névelővel. 66. Zord, de hangtalanul. 67. Nem jön üres kézzel. 69. Zár szélei. 71. Oroz helyesírás.

Beküldendő: vízszintes 1. és 72. **Beküldési határidő:** április 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A kollektív szerződés módosítása. A csoportos nyereségprémium.

Egy-egy könyvet nyertek az 1970. évi 4. számunkban megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Szabó József, Miskolc, November 7. tér 6. Gaál Kornélia, Hajdúböszörmény, IV., Bíró P. u. 54. Magyar Lajos, Adács, Katona J. u. 12. Özv. Végh Lajosné, Szombathely, Garai János u. 2. I/4. Bogoh Gyula, Tiszacsege, Bocskay út 17.

A NÉP VAGYONA, A MI VAGYONUNK

Számtalanszor szóvá teszszük, hogy az utasóközönség egynémelyike vandál módon rongálja a kocsik berendezéseit. Sajnos, áll ez néhány vasutasra is.

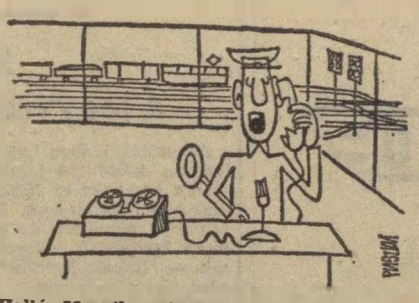
Igen sok szolgálati kocsiban hiányzik a villanykapcsoló, a villanyégő és egyéb tartozék. Még olyanok is, amelyet máshol nem lehet felhasználni. Több éberséggel és öntudattal ügyeljünk a kocsik felszerelési tárgyaira és igyekezzünk leleplezni a rongálókat.

Több gondot a saját és munkatársaink munkahelyére.

Bódogh Mihály

Dombóvár

Magnó a vasúton



— Halló, Mancika, vigyázzon mit mond, a naplózó mindent jegyez!

Vasutasfül



— Tavasz van, csilingelnek a krampácsolók.

(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASÚTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XIV. ÉVFOLYAM, 7. SZÁM — Ára 40 fillér — 1970. ÁPRILIS 1.

TARTALOMBÓL

Az elmúlt 25 évre emlékeznek (2. oldal)

Meddig jutottunk? (3. oldal)

Tv-fórum, kamera nélkül (5. oldal)

Az első „lobbantásra" készül 25 fiatal ejtőernyős (6. oldal)

A központi vezetőség elfogadta a kollektív szerződés függelékét

A szakszervezet központi vezetősége március 23-i ülésén elfogadta az 1969—70. évre kötött kollektív szerződéshez készült függeléket.

Mint ismeretes, a Vasúti Főosztály és a szakszervezet által kijelölt munkabizottság az év elején elkészítette a függelék-tervezetet. Azt valamennyi szolgálati helyre eljuttatták. A dolgozók termelési tanácskozásokon, aktívaértekezleteken mondták el a tervezettel kapcsolatos véleményüket, javaslatukat. Ezek összegyűjtése után előbb az elnökség, majd a központi vezetőség tárgyalta és hagyta jóvá a végleges szöveget.

A tavaly kötött kollektív szerződés módosítására elsősorban az év végi nyereségrészesedés új rendszerű felosztása miatt került sor. Szükségessé tette továbbá, a vasúton 1970. március 1-től bevezetett bérpolitikai intézkedéssel kapcsolatos változás, s az ezzel párhuzamosan folyó munkaügyi intézkedés. Új a függelékben a szocialista brigádok elismerési és kitüntetési rendszerében történt változásokkal kapcsolatos rész is.

Tulajdonképpen a kollektív szerződés 75. §-a 1. bekezdésében rögzített jogukkal éltek az aláírók a módosítás során, miszerint: *„Ha a gazdasági körülmények lehetővé teszik, a kollektív szerződés egyes rendelkezéseinek a dolgozók javára történő megváltoztatását, azokat felül kell vizsgálni".* Ezt támasztja alá az a tény, hogy a változás minden pontja kedvezőbb a dolgozókra, mint az eredeti volt.

Most nem térünk ki a változásokra, tekintettel arra, hogy a központi vezetőség határozata szerint az újságon keresztül részletes magyarázatot kell adni a változásokról, és az el nem fogadott javaslatok indokolásáról.

A központi vezetőség ezúton mond köszönetet mindazoknak, akik a tervezet vitájában részt vettek, javaslataikkal, észrevételeikkel hozzájárultak a függelék kidolgozásához.

A függelék mellett elfogadta a központi vezetőség a MÁV-nál alkalmazott prémiumrendszerekről, valamint Az év végi részesedés felosztásának szabályozásáról készült mellékleteket is.

★

Március 26-án a szakszervezet központjában *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója és *Szabó Antal* főtitkár ünnepélyes külsőségek között aláírták a kollektív szerződés függelékét.

Jubileumi munkaverseny

A békéscsabai pályafenntartási főnökség dolgozói *hazánk felszabadulásának 25., Lenin születésének 100. évfordulója tiszteletére* a szakmai vállalások kiegészítéseként még felajánlották, hogy megtekintik a *Hadtörténeti Múzeumot*, kirándulást szerveznek a Dunakanyarba és a budai várba. Az anyagtakarékosság érdekében pedig 2300 oh. sínszeget újból felhasználnak.

A pályafenntartási főnökség szakaszain 47 brigád 418 fővel kötött szerződést. A szakaszok egymásközti versenye folyamatos. Hónaponként értékelik az eredményeket, s ezeket a havonta megjelenő versenyhíradóban közzé is teszik. A jó eredményt elért brigádokat az úgynevezett szabad prémiumkeretből jutalmazzák.

Köszöntjük hazánk felszabadulásának 25. évfordulóját!



Négy szocialista ország szakszervezeti vezetőinek tanácskozása

Március 24—25-én *Lengyelország, Csehszlovákia, a Német Demokratikus Köztársaság és Magyarország vasutas szakszervezeteinek képviselői Budapesten tanácskozást tartottak.*

Lengyelországot *Eugeniusz Grochal*, a vasutas-szakszervezet elnöke, és *Karol Czapla* nemzetközi referens, a szlovák vasutas-szakszervezetet *Pavel Rehak* elnök, a cseh vasutasszakszervezetet *Rudolf Riha* titkár, a Német Demokratikus Köztársaság szállítási dolgozóinak szakszervezetét *Gerhard Karer* titkár és *Herbert Stoyke* nemzetközi referens, Magyarországot *Szabó Antal* főtitkár, *Gulyás János* titkár és *Kajcsa József*, a közgazdasági osztály vezetője képviselte.

A részvevők kölcsönösen tájékoztatták egymást szakszervezetük munkájáról, a legfontosabb feladatokról, a vasutas dolgozók élet- és munkakörülményeiről. A kölcsönösen érdeklő kérdések közül elsősorban a munkaidő-csökkentéssel, a termelékenység emelésével, a szociális ellátással és a bérezéssel foglalkoztak behatóan.

Megállapodtak abban, hogy hasonló tanácskozást a jövőben rendszeresen tartanak.

Szépül az állomás környéke

Tapolca állomás már el sem képzelhető a szomszédságában lévő kiserdő nélkül. A jó levegőt árasztó Petőfi-liget egy kellemes sétahelye a vonatokra várakozó utasoknak, egyben feledteti az érkező-induló utazóközönséggel a zajos, néha még kormos állomást.

Kis oázis... Az utóbbi időben nem sokat törődtek vele. Elburjánzott a bokor, a csemetefa. Az öreg fák kidőltek, sokszor veszélyeztették a romantikát kereső járókelőket.

Mi vasutasok is lépéseket tettünk ez ügyben. A városi tanács meghallgatva a panaszokat, munkához látott. Szorgos kezek szépítik, nyírják a fákat, bokrokat. Parkíroznak, szépítik a kiserdőt, Tapolca vasútállomás tőszomszédságát, a ligetet.

Üzenet 2000-re

A Tapolcai Vontatási Főnökség dolgozói a szocialista brigádok kezdeményezésére úgy határoztak, hogy üzenetet küldenek 2000-re, amely tartalmazza a fűtőház egész történetét, a felszabadulás után elért sikereket, küldelmeket. *Az üzenetet a fűtőházi emlékmű talapzatába ünnepélyes külsőségek között falazzák be, majd a fűtőházi parkban magyar és szovjet katonai alakulatok emlékfát ültetnek a város felszabadulásának 25. évfordulója emlékére.*

Negyedszázados valóság

Negyedszázada, hogy a szovjet hadsereg felszabadító harca nyomán megnyílt az út a magyar nép előtt az új, a szabad élet megteremtéséhez. Történelmünk legnagyobb napjának tartjuk április negyedikét, s mindig ugyanazzal a múlhatatlan hálával gondolunk azokra, akik kivívták népünknek az új életet.

Szabadságunk 1945-ben született, de bölcsőjét már korábban kezdték faragni. A Nagy Októberi Forradalom nyomán létrejött 1919-es Magyar Tanácsköztársaságot legyőzte ugyan az úri rend, de a magyar nép szabadsága, függetlensége végül is valóság lett visszavonhatatlanul és örökké.

Huszonöt esztendőnkben beteljesedett az elődök harca, vágya. A mai utódok küzdelme vitte győzelemre — szemben az osztálytelenséggel, szemben a politikai és természeti csapásokkal, szemben saját hibáinkkal és balfogásainkkal is — a nép ügyét. Ezeknek a küzdelmeknek az arra győzelmekre mozgalmára értünk el a mába.

Feudális nagybirtok-rendszerből egyéni parcellákon át szenvedett az út a szocialista nagyüzemig, a az új szocialista városokig, ipartelepekig. A felszabadulás előtti Magyarország jellegzetesen agrár-ipari ország volt, viszonylag alacsony foglalkoztatási színvonallal, a mezőgazdasági keresők magas arányával és nagy tömegű kihasználatlan munkaerővel.

A felszabadulás után végbement társadalmi és gazdasági változások gyökeresen átalakították a népesség foglalkozási viszonyait, a termelés struktúráját. 1938-ban a nemzeti jövedelem 37 százalékát az ipar, 53 százalékát pedig a mezőgazdaság adta. Most ez az arány 68:15 az ipar javára.

1945 előtt a beruházásokra fordított összeg csak kis mértékben haladta meg az egyszerű újratermeléshez szükséges értéket. Az akkori nemzeti jövedelemből csupán 4—7 százalékot fordítottak beruházásokra. A szocialista építés szakaszában ez az arány 15—20 százalék körüli értékre emelkedett, ami növekvő nemzeti jövedelem mellett növekvő volumenű beruházást tett lehetővé. Az 1968. évi beruházások összege kereken tízszerese volt az 1938. évi beruházásoknak. A teljes állóeszköz-állomány 60 százalékát, az anyagi termelés állóeszköz-állományának 75 százalékát a felszabadulás óta hoztuk létre. Az elmúlt huszonöt év beruházásai biztos alapot nyújtanak a népgazdaság további fejlődéséhez.

Míg a felszabadulást megelőző időszakban a nemzeti jövedelem emelkedése nem érte el az évi 2 százalékot, addig 1950 óta átlagosan évi 6 százalékot tett ki. Az első hároméves terv végéig újjáépült az ipar, sőt, jelentős bővítésekre is sor került. 1949-ben az ipari termelés szintje már 28 százalékkal meghaladta a háború előttit. 1950 és 1968 között termelési értéke ötszörösére, állóeszköz-állománya négyszeresére, foglalkoztatottjainak száma kétszeresére emelkedett.

A felszabadulás előtti magyar gazdasági élet vezető ágazatát, a mezőgazdaságot, a termelési színvonal általános elmaradottsága, súlyos belső társadalmi problémák, félfeudális nagybirtokok nyomasztó súlya jellemezte. Az 1000 holdnál nagyobb birtokok az összes gazdaság földterületének 30 százalékát birták, ugyanakkor a mezőgazdasági keresők 36 százaléka 5 holdnál kisebb mezőgazdasági területtel rendelkezett és ugyancsak 36 százaléka földnélküli agrárproletár volt. A gazdasági és társadalmi feltételek megteremtésével 1959-ben tömeges méretűvé vált és 1961 végére befejeződött a mezőgazdaság szocialista átszervezése: a mezőgazdaságban is a szocialista tulajdonviszonyok váltak uralkodóvá.

A háborút követő időben a legnagyobb problémát a közlekedés súlyos veszteségei jelentették. A közlekedés helyreállítása lényegében 1947-re befejeződött. Az 1950—1969 között a közlekedésre beruházott több mint 100 milliárd forint elsősorban a hálózat és a járműállomány korszerűsítését célozta. A korszerűsítés különösen 1960 után bontakozott ki. A villamosított vasútvonalak hossza 800 kilométer felett van. A modern vontatási nemek aránya közel van a 70 százalékhoz.

1949-től napjainkig a lakosság fogyasztására szolgáló jövedelemösszeg több mint két és félszeresére növekedett. 1967-ben például a kalóriafogyasztás 12, a fehérjefogyasztás 6 százalékkal haladta meg a felszabadulás előttit.

A népesség egészségügyi ellátottsága a felszabadulás előtt igen alacsony színvonalú volt. Ma a társadalombiztosítás gyakorlatilag felöleli a teljes népességet, szemben az 1938. évi 31 százalékkal. A lakások száma ma 750 ezerrel több mint 1941-ben volt. A 10 000 lakosra jutó orvosok száma az 1938-as 11,6-ról 1968-ra nemzetközileg is kimagasló értékre, 21,3-ra emelkedett. A kórházak befogadó képessége csaknem megkétszereződött. A bölcsődei férőhelyek száma negyvenszeresére nőtt. A középiskolák száma megkétszereződött. A felszabadulás előtti 16 felsőfokú oktatási intézménnyel szemben 1969-ben 89, köztük 31 egyetem és főiskola működik.

1945-ben a hárommillió koldus országának népe tette meg első lépéseit a demokrácia útján. Ma, 25 évvel később, a Magyar Népköztársaság 76 országgal tart fenn diplomáciai kapcsolatot. Tagja mindazoknak az egész világot átfogó és regionális nemzetközi szervezeteknek amelyek alapvető politikai és gazdasági érdekeivel összefüggnek. 1949. január 14-től, mint alapító tagja a Kölcsönös Gazdasági Segítség Tanácsának és 1955-től a Varsói Szerződés Szervezetének, 1955. december 14-én pedig az Egyesült Nemzetek Szervezete is felvette tagjai sorába. Ezeken kívül hazánk több, mint 500 nemzetközi szervezet tagja.

A régi gazdasági rendet felszámoltuk, de munkánk akad még elég. Az, amit úgy fogalmaztunk meg: „Tiéd az ország, magadnak építed!", akkor is negyedszázados valóság, ha surgetnek még mai gondok: a tanyákon élők életének emberibbé tétele, a lakásprogram megvalósítása, vagy a termelékenység fokozása. Hiszen ez idő alatt termékenyen átrétegeződött a társadalom. Kizsákmányoló osztályok morzsolódtak fel, vagy váltak az alkotó munka egyedeivé. Elnyomott osztályok emelkedtek uralkodó magaslatra, s már jórészt belőlük sarjadt új értelmiség gondozza a szocializmus tudományát.

Az út ott kezdődött 1945 társadalmi, politikai, gazdasági harcaiban. A Szovjetunió véráldozatából született szabadság csak a lehetőségét teremtette meg a szocialista útnak, amelyet nekünk kell megépíteni. 25 év eredményei, küzdelmei, győzelmes csatái biztosítékai annak, hogy összefogva, egyet akarva haladjunk a megkezdett úton újabb sikerek, újabb győzelmek, a még boldogabb jövő felé

Az elmúlt huszonöt évre emlékeznek

Beszélgetés Gyócsi Jenő elnökkel és Pánti Béla alelnökkel

Hazánk felszabadulásának 25. évfordulóján ünnepli negyedszázados fennállását a Vasutasok Szakszervezete is. Két alapító tag — Gyócsi Jenő, szakszervezetünk elnöke és Pánti Béla elnök — szívesen emlékeznek vissza a nehéz időkre. A MÁV Vezérigazgatóság osztályvezetői szobájában a kényelmes karosszékekben ülve kérdésem hallatán mindketten elmerengtek.

— A vasutasok szervezkedése már a felszabadulást megelőzően elkezdődött — kezdi a beszélgetést Pánti Béla. — Néhányan kommunisták felkerestük Peyer Károlyt, hogy tegye lehetővé a vasutasoknak szakszervezetben való tömörítését.

— Az Északi és Istvántelki Főműhelyből, valamint a Dunakeszi Járműjavítóból mintegy 500 vasutas kapcsolódott be a vasasszakszervezet közlekedési tagozatának munkájába.

— Milyen célkitűzéseik voltak akkor? Mosolyodik el *Pánti Béla,* mint aki furcsa válaszra készül.

— Célkitűzéseink alig voltak. A szervezkedés legfeljebb arra volt jó, hogy az illegalitásban levő kommunisták részére egy legális szervezetet hozzunk létre. Nem soká-ig örülhettünk azonban ennek a lehetőségnek sem, mert a letartóztatások következtében ez a kis tábor is feloszlott.

Megalakultak az üzemi bizottságok

Budán még dörögtek a fegyverek, amikor a vasutasok a pesti oldalon már munkához láttak, s ezzel együtt megszületett a szakszervezeti mozgalom is. Illetve a vasutasok szakszervezeti mozgalma. *Az üzemi bizottságok hamarosan oroszlánrészt vállaltak a munka megszervezésében, az élet megindításában.*

— A különböző pártok között folyó viták nem érintették a szakszervezetet. S így a mozgalom teljes erejét az élet megindítására, az emberek életkörülményeinek javítására fordíthatta. *A Kommunista Párt támogatásával megszervezett üzemi bizottságok egyik legjelentősebb fórumává váltak a felszabadulást követő üzemi életnek.*

1945 februárjában még a közlekedésiekkel közös volt a *vasutasok szakszervezete.* A törekvés azonban már megvolt egy önálló szakmai szervezet megalakítására. Az első vasutasszakszervezeti gyűlést áprilisban szervezték. *S ekkor a közel százezer főt számláló vasutastábor önálló szakszervezeti élethez kezdett.* A feladatuk rendkívül szerteágazó volt. A munka megszervezésétől, a közellátás javításán keresztül a politikai agitációig terjedt.

— A pártközpontban dolgoztam 46 elején — emlékezik vissza *Gyócsi Jenő.* — Egyszer csak hivatott *Rákosi Mátyás* s közölte velem, hogy én leszek a vasutasszakszervezet főtitkára. A vasúti munkát jól ismertem, hiszen azelőtt a ferencvárosi pályaudvaron dolgoztam. A szakszervezeti munkához azonban keveset értettem. Sőt, bevallom, akkor még szakszervezeti tag sem voltam.

Erős szívvel, erős lélekkel

A lesoványodott, a fizikailag gyenge, az éhező emberekben erős lélek volt. Erősebb, mint bármikor azelőtt. Újjáépítették a pályákat, a közellátási nehézségek ellenére is kijavították a mozdonyokat, a vagonokat. *S ha kellett a szakszervezet és a Kommunista Párt hívására a Parlament elé vonultak, ahol az akkori miniszterelnöktől, Nagy Ferenctől kérték számon sorsuk alakulását.*

— Persze, az igazsághoz tartozik, hogy nemcsak segítőkész emberek voltak. Dolgozott az ellenség is. Mégpedig nem is veszélytelenül. *Szálasi kivégzésének idején például a jobboldali elemek a fűtőházakban sztrájkokat szerveztek.* Igaz, hogy mindössze egy-két napig tartott a felforgatók üzemi uralma, de ha a kommunisták nem lépnek közbe, talán több kárt is okozhattak volna a zavarosban halászók.

— Az *Istvántelki Főműhelyben* háromezren voltak a tolópadjáráson, s a jobboldali elemektől felheccelt tömeg megnyugtatása nem volt könnyű. *A munkásemberek azonban itt is megértették, hogy kik az igazi képviselőik, s újból munkához láttak.*

— A forint megszületése után gyorsan javult a helyzet. A szakszervezet hozzálátott a bérezési rendszerek kidolgozásához, egyre több egyenruha és munkaruha került a vasutasoknak, és elkezdtük a szociális létesítmények építését is. *A szakszervezet kapcsolatot talált a külföldi szervezetekkel is.* A szocialista szakszervezeteken kívül franciákkal és a svédekkel is szoros kapcsolatba léptünk.

Forradalmi korszakot éltünk...

De nemcsak az élelem és a ruházkodás ügye fordult jobbra. Megkezdődött az egészségügyi hálózat kiépítése, a MÁV-kórház bővítése, s már futotta idő az üdülésre is. *Felépült a MÁV balatonszabadi, boglári és füredi üdülője. Számos vasutas gyógykezeltethette magát Hajdúszoboszlón.* S már futotta erő a lakáskérdés megoldására is. A kibombázott vasutasok részére több ezer telket osztottunk szét.

— Forradalmi korszakot éltünk akkor. Segíthettünk az embereken és vitáztunk velük. A szakszervezeti munka azonban az évek során elfárasztott. 1949-ben már én sem bírtam tovább, s akkor Szegedre kerültem vasútigazgatónak — mondja Gyócsi Jenő, és még hozzáteszi: — De amikor megválasztottak elnöknek 1967-ben, ismét szívesen vállaltam a megbízatást.

Lepies György

A vasutasszakszervezet 25 éves történetéből

IV.

1946. január 19-én jelent meg a közlekedésügyi miniszter rendelete, mely szerint a vasúthoz való felvételnél ki kell kérni a szakszervezet véleményét a demokratikus megbízhatóság biztosítása miatt. Ettől az időtől a szakszervezet éveken át ellátta a munkaközvetítői szerepet is.

A Magyar Közlöny 1946. július 25-i száma közölte a 8430/1946. M. E. számú rendeletet, amely szerint mindazokat, akik legalább három évet dolgoztak vasútnál, ki kell nevezni az állami renszerű fizetési osztály és fokozat szerint. Ez annál is jelentősebb volt, mert a világ legnagyobb méretű inflációja után 1946. augusztus 1-én a kommunista párt erélyes fellépése alapján külföldi kölcsön nélkül bevezetésre került a forint. A forint megjelenése egyszeriben kihúzta a talajt a spekulánsoknak, a nyomor vámszedőinek lába alól. Akadtak, akik ezután a forint vásárlóerejének lerontására törekedtek. De a munkásosztály síkraszállt a pénz védelmében: egymás után alakultak a forintvédő bizottságok.

A „B"-lista

1946 augusztusában a népjóléti miniszter 4430/1946. sz. rendelete alapján megtörtént a baleseti járadék megállapítása, október 13-án pedig a családi pótlék egységesítése. Decembertől bevezették a temetkezési és a szülési segélyt. 1946-ban került sor a „B" listázásra. *A rendelet elsősorban a politikailag megbízhatatlanok elbocsátását célozta, de a reakció mesterkedése folytán becsületes dolgozókat is „B" listára raktak egyes tisztogató bizottságok, melyekben a munkáspártok és a szakszervezetek képviselőin kívül koalíciós alapon, más pártok megbízottai is bekerültek.* A szakszervezet sokat harcolt azért, hogy elsősorban azok kerüljenek elbocsátásra, akik politikailag megbízhatatlanok voltak.

A szakszervezet harca nem járt ugyan teljes sikerrel, mégis említésre méltó, hogy közbenjárásával 11 000 dolgozót mentett meg az elbocsátástól. Sok energiát fordított a szakszervezet a besorolásoknál ért sérelmek orvoslására is.

Az egészségügyi ellátás javításában igen nagy szerepe volt annak, hogy 1947 júniusában megnyílt a MÁV Kórház 25 ágyas szülészeti osztálya, majd a nemibeteg rendelő, december 20-án a csecsemő- és gyermekosztály. *A reumatikus bántalmakban szenvedők gyógykezeltetésére a BBI rendbehozatta a hévízi és a harkányi vasutasgyógyházakat.* Felszerelésüket kiegészítette. A vidéki szakorvosi szolgálat nívójának emelésére elsőként a pécsi rendelőintézet nyílt meg, 1947, augusztus 15-én. Az Északi és az Istvántelki Főműhelyben fogászati rendelő létesült.

A vasutas művészethetségek kibontakoztatására képzőművészeti szabadiskolák létesültek. 1946. június 2-án nyitották meg Rákospalotán a képzőművészek első kiállítását.

A kulturális törekvések sorában az elsők között említendő a vasutas zenekultúra fejlesztésében elért eredmény. A szakszervezet kezdeményezésére és támogatásával Budapesten 1945. májusában megalakult a 60 tagú Vasutas Hangversenyzenekar, majd később a 40 tagú fúvószenekar. Vasutas zenekarok alakultak a nagyobb vidéki szolgálati helyeken is.

Megalakult a hangversenyzenekar

1947. március 18-án megnyílt a szakszervezet 4000 kötetes központi könyvtára a Kenyérmező utcában. Novemberben indult útjára a szakszervezet négy kocsiból álló kultúrvonata.

A Magyar Vasutas című lap betiltása óta a vasutas dolgozóknak nem volt legális sajtóorgánumuk. A felszabadulást követően közvetlenül a nehéz gazdasági helyzet miatt nem lehetett szó vasutas újság kiadásáról, bár ez a szakszervezet vezetésének állandó törekvését képezte. Végül is szovjet katonai parancsnokság segítségével sikerült papírt biztosítani, s a szakszervezet újságja *1945 decemberében Szabad Vasutasok és Hajósok Lapja* címen megjelenhetett. Egyelőre havonta egyszer jutott el az újság az olvasókhoz, bár az engedély havi kétszeri megjelenésre szólt. A lap mellékleteként 1947 februárjában jelentette meg a *Gazdaságos Vasutat,* a mai *Vasút* című műszaki, tudományos lap elődjét. 1947 májusában képes melléklettel bővült az újság.

Az újság Szabad Vasutasok és Hajósok Lapja címen 1948. június 1-én jelent meg utoljára. A június 15-i szám már a Közlekedés címet viselte, s a vasutasokon és hajósokon kívül a közlekedési alkalmazottak, a gépjárművezetők és a szállítómunkások lapja is volt.

Fellendült a vasutassport

A felszabadulást követően a Szabad Vasutasok és Hajósok Lapján kívül több, hosszabb-rövidebb időközönként megjelenő újság volt a vasúton. Ilyen volt például a Vasutas Ifjúság, a SZIT-lapja, a kommunista párt irányításával 1946-ban indult meg Szombathelyen a Szabad Szárnyaskerék. A Szociáldemokrata Párt MÁV Üzemszervezési Titkársága 1947. február 1-én indította be a Menetrend című újságját.

A felszabadulás után a vasutas sport irányítását a szakszervezet központja vette kézbe. a Vasutas Sportközpont 1946. január 19-én történt megalakulásával. Óriási gondot okozott a majdnem teljesen tönkrement berendezések, létesítmények helyreállítása és a felszerelések pótlása. A nagy nehézségek ellenére a vasutas sportolók a legtöbb sportágban kiváló eredményeket értek el. Vasutas atlétákk, birkózók nyerték a legtöbb magyar bajnokságot. és az ökölvívókkal együtt ők adták a válogatott csapatok zömét. Három vasutas futballcsapat szerepelt ebben az időben az I. osztályban.

A nemzetközi sportkapcsolatok kiépítését illetően is elöljárt a Vasutas Sportközpont. A felszabadulás után legelőször a magyar vasutas sportolók vették fel az érintkezést a szomszédos államok sportolóival. és ellátogattak *Lengyelországba. Svájcba, Olaszországba, Franciaországba stb. Ahol megjelentek, mindenütt dicsőséget szereztek a magyar vasutasságnak és a magyar sportnak.* 1947 nyarán Magyarországon folyt le az *Európai Vasutas Labdarúgó Bajnokság,* a szakszervezet rendezésében.

(Folytatjuk.)

Vasutasnak lenni hivatás



MANAPSÁG SOKAN AZT HISZIK, hogy a szakszervezeti munka valamiféle adminisztratív tevékenységgé szűkült. Egyesek úgy vélik, hogy a szakszervezet csupán az üdüléssel és különböző kedvezmények elintézésével foglalkozik.

Azonban bizonyos vagyok abban, hogy aki közelebbről ismeri *Tóth Margitot,* a budapesti területi bizottság gazdasági felelősét, annak más a véleménye. Szakszervezeti munkát olyan szívvel és hittel talán kevesen végeznek, mint ő. *210 alapszervezet 61 568 tagjának intézi ügyesbajos dolgait. Ezek után úgy érzem, nem kell bizonyítani, hogy van elfoglaltsága bőven.*

Ahhoz, hogy önmaga is meg legyen elégedve tevékenységével, kevés csak a felajánlott energia. Nem véletlenül fogalmaztam úgy, hogy munkájával önmaga is elégedet legyen. Meg vagyok arról győződve, hogy *Tóth Margit* csak önmagától vár elismerést azért, amit tesz. Úgy szokták jellemezni a hozzá hasonló embereket, hogy nemcsak az eszükkel, tehetségükkel is dolgoznak.

Tóth Margit annak idején nem állást, kenyérkereseti lehetőséget talált a vasútnál. Ennél sokkal többet, amelyet talán nem is lehet anyagiakkal ellensúlyozni. Hivatást. Ezt a kifejezést ő használta.

— Vasutasnak lenni nem munkakört jelent, hanem hivatást. A vasutat szeretni kell.

EBBEN A KÉT MONDATBAN természetesen kimondatlanul is benne foglaltatik a ember szeretete is. Emberszeretet nélkül el sem lehet képzelni és jól elvégezni azt a munkát, amelyet Tóth Margit immár 25 esztendeje vállalt. Lehet, hogy a felszabadulás előtti nehéz sorsa formálta őt olyanná, mint amilyen, mert tény, hogy abban a régi világban szellemi inségmunkás volt 30 pengőért. *Ki tudja, talán már akkor tudat alatt megfogalmazódott benne az, hogy az emberek sorsának jobbra fordulásáért akar munkálkodni.*

ÉRDEMES LENNE EGYSZER alaposan megvizsgálni azt, hogy 25 éves szakszervezeti tevékenysége folyamán hány ember sorsán javított, segített. amiért az évforduló alkalmából ezeknek az embereknek a nevében hadd mondjak most én köszönetet.

Pászt Róbert

Járták az országot

Abban az időben *Gyócsi Jenő* egy volt a sok közül, aki újfajta munkához látott, hiszen az ország életének újjászervezésében a munkáskáderek mindenütt jelentős szerepet vállaltak, gyakran olyanokat, amelyet menet közben kellett megtanulniuk.

— A szakszervezeti munka számomra mégsem jelentett különösebb nehézséget, hiszen arról volt szó, hogy kenyeret adjunk az embereknek, megszervezzük a munkát, lényegében a pártfeladatok és a szakszervezeti elképzelések egybeestek.

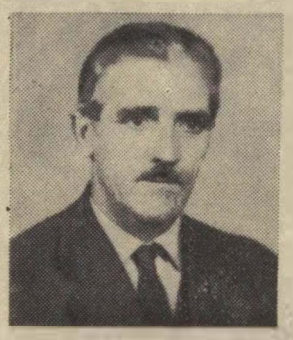
— A szakszervezeti vezető, a főtitkár ma magasszintű vezetői munkát végez. Akkor azonban alig ültem az íróasztalom mellett. Jártuk az országot, szerveztünk, agitáltunk, műhelyekben, s ha kellett az utcán is. Különösen az infláció idején sokasodtak meg a gondjaink. Szinte naponta kerestek meg bennünket küldöttségek, nincs élelem, nincs ruha, nincs alkatrész, anyag, panaszkodtak. Segíteni kellett eligazítani és megnyugtatni. A munkaidő reggeltől estig tartott, sokszor még éjjel is.

— A lelkesedés azonban nemcsak a vezetőkben volt meg, hanem az emberekben is — kapcsolódik ismét a beszélgetésbe — *Pánti Béla.* — A vasutasok viharos gyorsasággal állították helyre a pályákat, hozták rendbe a vagonokat, mozdonyokat. *Még a Hoffer traktorgyártól is jöttek munkások, hogy adjunk nekik feladatokat, mozdonyt akarnak javítani.* Szóval nem is a munkáskéz volt kevés, hanem az, amiből építeni kellett volna.

— A fasiszták mindent megtettek, hogy megbénítsák Magyarországon az élet helyreállítását. Amit már nem tudtak elrabolni, azt tönkretették. A járműjavítókban nemcsak a gépeket, hanem az elkészült szerelvényeket is felrobbantották. *A Körvasútsor tele volt veszteglő szerelvényekkel, amelyeknek minden tizedik kocsiját alaposan átalakították, s felrobbantották.* Nehéz munka volt ezeket a vagonokat újra sínre tenni, hiszen nem voltak daruink, kézzel, emelőkkel kellett a tonnákat mozgatni.

Negyedszázadon át a közös ügyért

Portré egy szakszervezeti bizalmiról



Szókimondó ember! Ilyen kell szakszervezeti bizalminak. Biztosan ezekkel a gondolatokkal választották meg még 1945-ben ilyen tisztségre Härter Ferencet, Rákosrendező állomáson.

Munkatársai bíztak benne, s nem csalatkoztak. *Kezdetben nem csupán a háború okozta borzalmakat kellett feledtetni, hanem a régi világ örökségétől is meg kellett szabadulni.*

Aki ismeri Feri bácsit, bizonyítani tudja, hogy amit csak tudott, „kiverekedte" az embereknek. Életében mindig az emberek játszották a főszerepet. *S néha milyen furcsán fizet az élet. Miközben öltözőkért, melegedőkért, az emberek ügyes-bajos dolgaiért szaladgált, megfeledkezett önmagáról.*

— Minden voltam én Rákosrendezőn, csak akasztott ember nem — mondja kedves humorral. — Amikor arról kérdeztem, fel tudná-e sorolni azokat a létesítményeket, amelyeket az ő segítségével valósítottak meg Rákosrendezőn, gyorsan készen volt a válasszal.

— Nagy dolgokat nem produkáltam. De azért sorolom. A felső végen egy régi, rossz kazán helyett új bojlert szereztünk. *Az alsó végen, a tizes őrhely mellett, a kocsirendezőknek tartózkodót rendeztünk be, ahol mosakodhatnak, melegedhetnek, tisztességes körülmények között ehetnek és pihenhetnek. Munkásszállót építettünk, fürdők, öltözők épültek, vagy korszerűsödtek az alatt az idő alatt, amióta szakszervezeti funkcióban vagyok.*

A bevezetőben azt mondottuk, hogy Härter Ferenc szókimondó, bátor ember. Nehogy valaki azt gondolja, hogy ezekre a tulajdonságokra manapság már nincs szükség. Sokszor nemcsak azért kell verekedni, hogy a munkatársak jobb körülmények között dolgozhassanak, hanem azért is, hogy meg is becsüljék mindazt, amit ennek érdekében kapnak.

— Sajnos, sok még a felelőtlen, nemtörődöm kolléga. Most, hogy munkavédelmi felelős vagyok, sokszor azt tapasztalom, hogy nincs meg az a kötelező fegyelem, amit egy vasutastól joggal elvárhatunk. Én nagyon szeretem a vasutat. Ezt a munkát nem is lehet másként jól elvégezni. Éppen ezért mindent megteszek azért, hogy a társaim is így gondolkozzanak. Nem könnyű dolog ez sem. *Ezt elérni sokszor nehezebb, mint egy új öltözőt, vagy mosdót kiverekedni. Ha sikerül egy-egy új emberből jó vasutast nevelni, akkor mindig úgy érzem, hogy nem töltöttem itt hiába az éveimet.*

Miközben ezeket a gondolatokat tollba mondta Feri bácsi, eszembe jutott egy ugyancsak általa mondott kijelentés.

— Egész életemben az emberek ügyével foglalkoztam, közben megfeledkeztem önmagamról.

Az igazság kedvéért azért ide kívánkozik az a mondat is, amelyet búcsúzáskor mondott:

— Az vígasztal, és nagyon jóleső érzés, hogy mindig megbecsültek. Állandóan érzem, hogy eddigi munkámról sem az emberek, sem a társadalom nem feledkezett meg.

P. R.

Meddig jutottunk.

A magyar vasút 25 éve

Budapest felszabadulása után a fasiszta Németország katonai helyzete tovább rosszabbodott. Pedig Hitler és környezete mindent megtett annak érdekében, hogy a Duna vonalánál feltartóztassák a szovjet csapatokat. Ebben a tervben Ausztria és Dél-Németország védelme mellett, jelentős szerepet kapott a Dunántúl, egyrészt mint a védelem előtere, másrészt, mint a zalai olajforrások birtoklásának feltétele. Ennek érdekében született meg a német hadvezetőségnek az a döntése is, hogy a Magyarországon harcoló „Dél" hadseregcsoportot megerősíti a nyugati arcvonalról kivont 6. SS páncélos hadsereggel.

A németek „Tavaszi ébredés" fedőnéven — 1945. március 6-án — nagyszabású páncélos támadást indítottak a Balaton és a Velencei tó térségében. A cél, a Dunántúl elvesztett részének visszafoglalása volt. A tíz napig tartó heves ütközetben a szovjet katonák az önfeláldozó hősiesség, a legszebb katonai erények ragyogó példáinak ezreit szolgáltatták.

Március 16-án a 2. és a 3. Ukrán Front csapatai, a „Tavaszi ébredés" meghiúsítása után támadásba mentek át. Előretörésüket már a Rába mentén kiépített védelmi vonal sem tudta feltartóztatni. Március végén egymásután szabadultak fel a nyugat-dunántúli városok, Szombathely, Kőszeg és Sopron, s közben a szovjet csapatok több helyen átlépték az osztrák határt. Április 4-én pedig felszabadult a legutolsó magyar település, a magyar—osztrák határ csücskében levő Nemesmedves község is. A Szovjetunió dicsőséges Vörös Hadserege végérvényesen kiűzte hazánkból a fasisztákat.

Romokban az egész ország

A felszabadulás után az ország romokban hevert. A fasiszták és magyar cinkosaik felmérhetetlen károkat okoztak a nemzetnek. Hazánk fél évig hadszíntér volt, annak összes veresegyház—gödöllői villamosvonalak olyan mértékben elpusztultak, hogy ezeken a vonalakon a felsővezeték újjáépítésére nem is került sor.

Az ország ezer sebből vérzett. A vandál pusztítás láttán reménytelenség, fásultság töltötte el az embereket. *Az élni akarás, a jövőbe vetett hit, melyet elsősorban a kommunista párt táplált az emberekben, csakhamar felülkerekedett.*



Így kezdődött a munka, a vasút helyreállítása a felszabadulás után

(Laczkó Ildikó felvétele)

borzalmaival. *A háború okozta közvetlen károk azonban eltörpültek ahhoz képest, amit a visszavonuló német csapatok műveltek az ország javaival.* A vasúti gördülő anyag, gépek és egyéb berendezések nagyrészét leszerelték és nyugatra hurcolták. Ahol erre nem jutott idejük, ott a műtárgyakat, épületeket alákanázták és felrobbantották.

A vasút vonalhálózatát, a létesítményeket és berendezéseket, valamint a járműparkot csaknem teljesen tönkretették. A vasúti hidak 85, a vágányhálózat 40, a kitérők 26, az épületek 45, az elhurcolástól megmentett mozdonyok 61, a személykocsik 56, a teherkocsik 43 százaléka pusztult el, illetve súlyosan megrongálódott. Rendkívül súlyos volt a pusztítás a távközlő és biztosítóberendezésekben. A nagy állomások közül teljesen elpusztult *Debrecen, Nyíregyháza, Szolnok, Hatvan, Székesfehérvár* és *Győr* állomás felvételi épülete. Használhatatlan volt a villamosított vonalak felsővezetéke. A rákospalota—veresegyház—váci és a

„Arccal a vasút felé!"

A forgalom biztosítása érdekében gyors munkára volt szükség. Ezért nagyon sok helyen félre kellett tenni a célszerűség és a gazdaságosság elvét. A tönkrement vasúti pályák kijavításához például kettősvágányú pályákon a második vágányból, egyvágányú pályáknál pedig az állomási mellékvágányokból biztosítottak anyagot.

A járművek közül a legnagyobb hiány a személykocsikban volt, amelyek pótlására fedett teherkocsikat rendeztek be személyszállításra. Az „E" kocsik a mellékvonalakon még sokáig forgalomban voltak.

A vasút kulcskérdés volt az ország felszabadítása után. A *Szabad Nép* 1945. május 13-i száma így írt erről: „... *A legfontosabb feladat nemcsak a kereskedelmi és a közlekedési tárcán belül, hanem az egész népgazdasági élet szempontjából, a közlekedés újjáépítése. Vasút nélkül nem lehet ellátni az ipart, mert ellátása a vasút működésétől függ. Közlekedés nélkül nem lehet fellendíteni a magyar mezőgazdaságot, mert ez attól függ: eltudjuk-e látni a falut munkaeszközökkel és gondoskodni tudunk-e az új termés elszállításáról ...*"

Egy hét múlva, az MKP I. országos pártértekezletén — május 20-án —, már megszületett a jelszó: „*Arccal a vasút felé!*" Ettől kezdve széles körű szervezettséggel folytatódott tovább a spontán megkezdett újjáépítő munka.

A vonó- és vontatott járművek helyreállítása érdekében a műhelyek és a fűtőházak dolgozói *mozgalmat indítottak 500 mozdony és 10 ezer kocsi újjáépítéséért.* A mozgalomba bekapcsolódtak a magán nagyüzemek is. Az eredmény? 1945 végéig 562 gőzmozdonyt, 10 Kandó-rendszerű villamosmozdonyt, 9612 teher-, kalauz- és postakocsit, továbbá 801 személykocsit építettek újjá.

A vasúti műhelyek közül az *Istvántelki* és az *Északi Főműhely* 120—120, a *debreceni* és a *szolnoki* műhely 90—90, az utolsónak felszabadult *szombathelyi* műhely pedig 60 gőzmozdony javítását vállalta. Az erők koncentrálása, a hősies küzdelem nem maradt eredménytelen. Az Északi Főműhely például június közepéig 100 gőzmozdony javítását végezte el.

A *Budapest—Hegyeshalom* közötti villamosított vonal helyreállítása a tatai szénmedence miatt volt rendkívül fontos. A helyreállítás első szakaszában — április 30-ig —, a leszaggatott felsővezetéket mindenütt eltávolították. Ezt követően *Felsőgalla* — ma *Tatabánya-Felső* — és *Budaörs* között, egyik vágány fölött megkezdték a felsővezeték építését. Ez a munka szeptember végéig tartott, a villamosvontatás felvételére pedig október 8-án ünnepélyes külsőségek között került sor.

A központi irányítás mellett, nagy lelkesedéssel végzett újjáépítés eredményeként a vasutasok elérték, hogy *mire a termés betakarításra került, már „zöldutat" biztosíthattak a kiéhezett főváros és a vidéki nagyvárosok felé robogó élelmiszerszállító tehervonatoknak.* A burgonyaszállításra külön fordaszerelvényeket állított be a vasút. Szeptemberben 13, majd további 4 szerelvény szállította Budapestre a burgonyát.

Jól haladt a megrongált vasútvonalak helyreállítása is. 1946 közepe után a nyílt vonalak összes hosszához viszonyítva, már csak 10, az állomási mellékvágányoknak 13, a kitérőcsoportoknak pedig mindössze 9 *százalékát* kellett közlekedésre alkalmassá tenni. A 862 elpusztult műtárgyból 210-et ideiglenesen, 60 műtárgyat véglegesen helyreállítottak, s az alagutakat is mind rendbehozták. *Ezen a nyáron nyílt meg a forgalom számára Tiszafürednél az első véglegesen helyreállított Tisza-híd.*

Legrövidebb idő alatt a távbeszélő- és harangjelző berendezéseket hozták rendbe a távközlő- és biztosítóberendezési szakszolgálat dolgozói. Jól lehet, a rombolás mértéke mind a kettőnél nagy volt. Lényegesen lassabban haladt a távíróvonalak és a biztosítóberendezések helyreállítása.

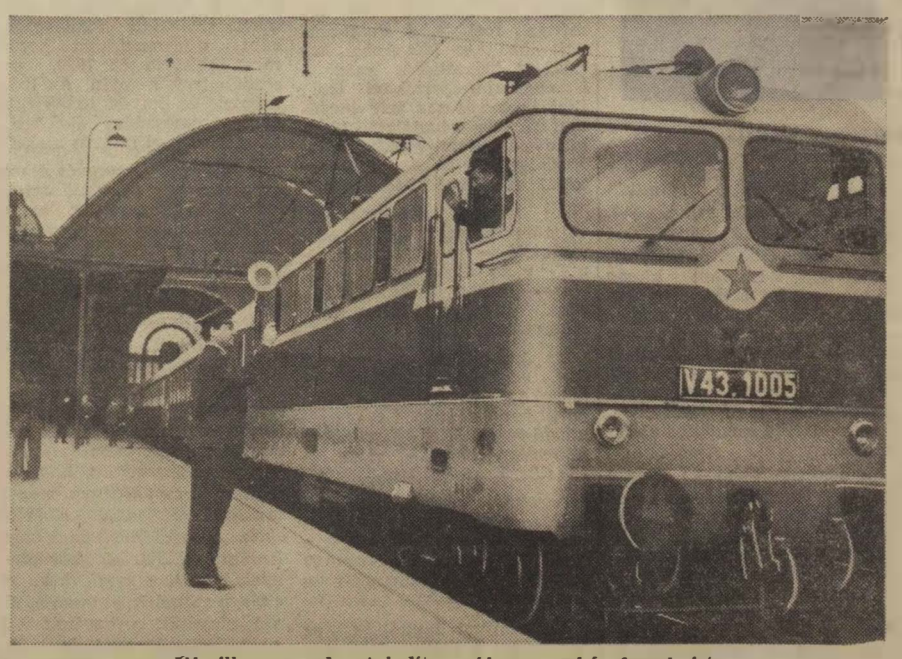
A százéves jubileumra talpra állt a vasút

Hazánkban 1846-ban nyílt meg az első gőzüzemű vasútvonal Budapest és Vác között. A fasiszták által elpusztított vasút a 100 éves jubileumra talpraállt, s üzemelt. Talán ez volt az első olyan ünnep, melyet munkasikerekkel is emlékezetessé tettünk. A tervgazdálkodásra való rátérés, az első hároméves terv, melyet két év és öt hónap alatt teljesítettünk, nemcsak a háborús károk helyreállítását, hanem új vonalak építését is eredményezte.

A vasút teljesítőképességét növelő beruházásokra és nagyobb méretű felújításokra az ötéves tervek során került sor. Néhány, az első hároméves tervben megkezdett új vasútvonal építése is az első ötéves tervben fejeződött be. Ezek a vonalak egyrészt újonnan létesítendő ipartelepeket láttak el vasúti közlekedéssel, másrészt meglevő hálózatokat kötöttek össze. A normál nyomtávú vonalak közül ebben az időben épült a *Dunaújváros kikötő—Dunaújváros Vasmű, a Hejőkeresztúr—Tiszapalkonya, a Mór—Pusztavám, a Mezőfalva—Rétszilas, a Környe—Oroszlány* és a *Galgamácsa—Vácrátót* közötti vonal, hogy csak a jelentősebbeket említsük. Az új vonalakon kívül, több helyen deltavágányok létesültek.

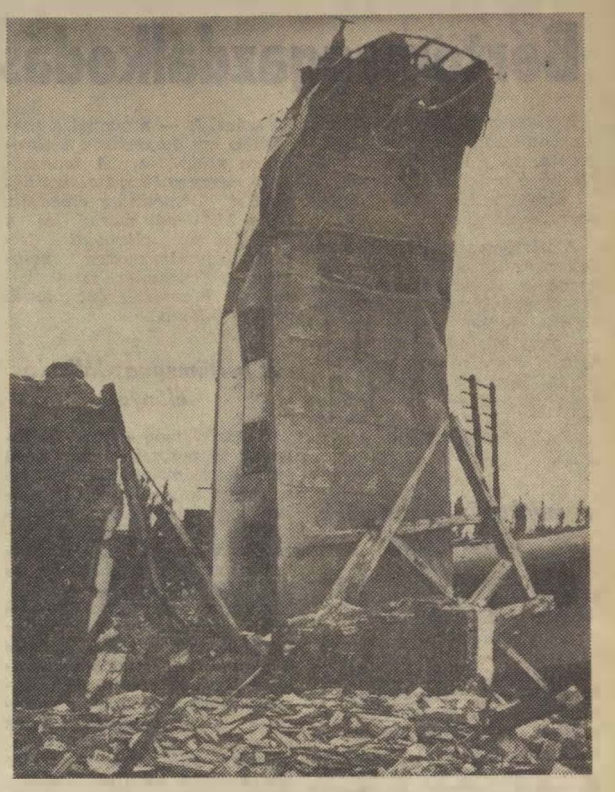
A vasútvonalak átbocsátó képességének növelése és a gazdaságos üzemeltetés elősegítése érdekében már az első ötéves tervben napirendre került a villamosítás folytatása. Ebben az időben *a budapesti körvasút mellett Budapest és Hatvan között került oszlopokra a felsővezeték.* A *Hatvan—Miskolc* közötti vonal villamosítása 1957-ben kezdődött és 1962-ben fejeződött be. Ezután a *Miskolc—Diósgyőr*, a *Miskolc—Szerencs*, a *Tatabánya-Alsó—Oroszlány*, a *Szerencs—Nyíregyháza*, majd a *budapest—záhonyi* fővonal villamosítása következett. Jelenleg a *Karcag—Debrecen—Nyíregyháza* közötti szakaszon dolgoznak a magyar és a csehszlovák felsővezeték építők. 1970. végére a vonal teljes hosszában befejeződik a munka.

A felszabadulás utáni hónapokban kibontakozott mozgalmakat, *az 500 mozdonyért és 10 ezer kocsiért jelszót a hatvanas években a korszerűsítés jelszava váltotta fel.* A magyar ipar 1960-ban megszüntette a gőzmozdonyok gyártását. A villamosítás mellett ekkor



Új villamosmozdonyt indít az új egyenruhás forgalmista

(MTI Fotó — Hadas János felvétele)



Pusztulás és rom mindenütt

(Laczkó Ildikó felvétele)

bontakozott ki szélesebb méretekben a vasút dieselesítése. A kis- és középteljesítményű Diesel-mozdonyokat a Ganz-MÁVAG állítja elő, a nagyteljesítményű vonali Diesel-mozdonyokat külföldön szerezzük be. Az M61-eseket a svéd NOHAB-cégtől, az M62-eseket pedig a Szovjetuniótól vásároltuk.

A villamosmozdonyok hazai gyártásának növelését a villamos vonalhálózat nagyarányú bővítése, fejlesztése tette szükségessé. A *Kandó-rendszerű*, fázisváltós villamosmozdonyok már nem feleltek meg a követelményeknek. Helyettük sok kísérlet és tervezés után indult meg az inkább megbízhatóbb, mint korszerű 1300+1600 lóerős *Ward—Leonard*-rendszerű villamosmozdonyok gyártása. Ezt a típust 1964-től felváltotta *Európa egyik legkorszerűbb villamosmozdonya, a 3000 lóerős 140 km/óra maximális sebességre alkalmas, sziliciumegyenirányítós villamosmozdony*, amelyet külföldi licenc alapján, a magyar ipar gyárt a vasút részére.

A korszerű vontatási nemekre való áttérés eredményeként a Diesel- és a villamosvontatás évről évre nagyobb méreteket ölt. Jól szemlélteti azt a legfrissebb, az 1969. évi statisztika, mely szerint *az összes elegytonnakilométer teljesítményből a gőzvontatás részesedése 34,4, a villamosvontatásé 23,4, a Diesel-vontatásé pedig 42,2 százalék volt.*

Az állomási és vonali önműködő biztosító berendezések felszerelése 1949-ben kezdődött integra-rendszerrel. A fejlődés egy évtizeden át lassú volt, majd a hatvanas években meggyorsult. Ezekben az években tértek át a korszerűbb Integra-dominórendszer, s az egyközpontos, nyomógombos állomási biztosítóberendezések alkalmazására. *Jelenleg 55 állomás rendelkezik elektrodinamikus biztosítóberendezéssel, míg a vonalakon 800 kilométer hosszban elektromechanikus és mintegy 500 kilométer hosszban automatikus térközbiztosító berendezés üzemel.* Fokozatosan kiépül a gyors és megbízható távgépíróhálózat, s a végrehajtó szolgálatnál egyre szélesebb körben kerül sor rádió alkalmazására.

A magyar vasút megújhódásával, töretlen fejlődésével, együtt jártak azok a változások is, amelyek a vasútasok életében végbementek. *A legjelentősebb változás az, hogy olyan társadalomban élünk, ahol a munkásosztály birtokolja a hatalmat, ahol a szocializmus építése a dolgozó emberért folyik.* Hazánkban nemcsak a nép élete, társadalmi összetétele, hanem a gazdasági és politikai viszonyok is gyökeresen megváltoztak. Ez ma már nem jelszó — mint egykor volt —, hanem maga a valóság, amelynek a felnőtt nemzedék mellett az ifjúság is élő tanúja.

Ma a változásokról a teljesség igényével szólni képtelenség egy cikk keretében. Néhány, a vasútasokat érintő szociális és bérügyi intézkedésről azonban beszélni kell. A felszabadulás óta egy sor bérügyi intézkedésre került sor. Közülük is *kiemelkedik az 1957., az 1964. évi és a legutóbbi, az elmúlt napokban megvalósult bérintézkedés.* Ezenkívül számtalan olyan béren kívüli juttatásban is részesülnek dolgozóink, amely korábban vagy egyáltalán senkit, vagy csak egészen kis réteget érintett. *Mintegy 120 ezer vasutas kap egyenruhát, még nagyobb azoknak a száma, akik munkaruha-juttatásban részesülnek.* Sokan veszik igénybe az üzemi étkeztetést, a laktanyákat, az üdültetést, a kulturális és sportlétesítményeket, amelyekre évente milliókat költ a vasút és a szakszervezet.

A felszabadulás óta több mint 1 milliárd forintot fordítottunk új szociális létesítmények, öltözők, mosdók, kórházak, orvosi rendelők, bölcsődék, napközi otthonok építésére. Amit eddig alkottunk, azért nincs szégyellni valónk, bár tudjuk, hogy sok még a tennivaló. Hogy milyen örökség maradt ránk 1945 után, azt azok a vasútasok tudják a legjobban, akik már az új vasút újjászületésénél is bábáskodtak. *Mert ez a vasút, amelyre ma valamennyien büszkék vagyunk, a romokból tápászkodott fel a 100 éves jubileumra és születik újjá a 125 éves évfordulóra, amelyet 1971-ben ünnepelünk.*

Negyedszázad telt el hazánk felszabadulása óta. Úgy tűnik, mintha tegnap történt volna. Ma mégis egy nagy út újabb mérföldkövénél állunk. Olyan mérföldkőnél, ahonnan — hisszük —, még gyorsabban jutunk tovább kitűzött céljaink felé.

Visi Ferenc

Bértömeggazdálkodás a vasúton

Közismert kormányzatunk közelmúltban megjelent határozata, mely 1970. január 1-től lehetővé tette a MÁV-nál a bértömeggazdálkodási rendszer bevezetését.

A bértömeggazdálkodás azt jelenti, hogy a termelés volumene és a termelékenység által meghatározott éves bértömegnél többet nem szabad felhasználni, de abból visszatartani sem kell. A megtakarított létszámra eső bértömeg ugyanis — a meghatározott szabályok szerint — további bérfejlesztésre fordítható.

A munkabér-felhasználás differenciált

A bértömeggazdálkodás termelékenységet növelő hatása — vagyis az, hogy érdemes legyen a munkaerővel takarékoskodni — csak akkor valósulhat meg, ha a gazdálkodó szervek, az igazgatóságok és az önálló elszámolási egységek mellett a legnagyobb szolgálati főnökségek is közvetlenül, saját maguk gazdálkodhatnak a felszabadult bérkeretekkel, illetve annak jelentős részével. *Ehhez az szükséges, hogy az egyes bérnemekre és munkakörökre jelenleg fennálló átlagbérmegkötéseket feloldjuk és — ahol ez lehetséges — az éves bértömeget az egység vezetője részére átadjuk.*

A bértömeggazdálkodás során megtakarított munkabér felhasználási lehetősége természetesen differenciált. Más mércével kell ugyanis mérni a műszaki fejlesztés miatt bekövetkezett létszámmegtakarítást és másképpen a szervezési intézkedés következtében előállt változást. Nem lehet egyenlően mérni a tervszerű, tervezési intézkedésekből adódó létszámmegtakarítást, illetve a létszámhiányból eredő betöltetlenséget sem.

A bértömeggazdálkodás végrehajtására kiadott *104797/1970 1. D. sz. utasítás* részletesen szabályozza a megtakarításokból adódó bérfejlesztési lehetőségeket. Miután a műszaki fejlesztés a népgazdaságot jelentősen terheli, az e címen elért megtakarításból csak annyi összeg hagyható a szolgálati főnökségnél — mintegy 20 százalék — amennyi a magasabb szakképzettség értékelésére szükséges. *A fennmaradó mintegy 80 százalékos hányadot központilag elvonják, de a MÁV-nál marad és a tárgyévben súlyponti feladatok jutalmazására, valamint a fontosabb munkakörökben béremelésként kerül felhasználásra.*

A bértömeggazdálkodás előnyei

A gazdálkodó egység lényegesen többet tehet tervszerű szervezési intézkedésekkel: ha a tervet teljesítik, a termelékenység alakulása függvényében 60—80 százalékát kaphatják vissza a tartósan megtakarított létszám bérének, és azt saját hatáskörben oszthatják fel a dolgozók között. *Jóval szerényebb mértékben gazdálkodhat a helyi vezetés a nem tartós létszámmegtakarítás bérével.* Ilyen megtakarítás esetén — mely a betöltetlen üres állásokból adódik —, csak a fentebb ismertetett összegek fele maradhat saját hatáskörben történő felhasználás céljára.

Nagy lehetőséget biztosít a bértömeggazdálkodás a vezető részére a termeléssel közvetlenül össze nem függő munkakörökben történő létszámmegtakarítás esetén, amikor a tervteljesítéstől függetlenül a megtakarított bér 80 százalékát kaphatják vissza a gazdálkodó szervek.

A gazdálkodó egységek vezetői természetesen csak akkor érhetnek el eredményt a bértömeggazdálkodás segítségével a tervek teljesítése, a munkatermelékenység növelése terén, ha a megtakarított bérből elsősorban azok munkabérét növelik, akik élenjárnak a termelésben és példamutatóan, fegyelmezetten dolgoznak. Az „egyenlősdi" alapján történő elosztás káros következményekkel járhat mind a vasút, mind a dolgozók számára. A központilag elvont összegek bérpolitikai célokat szolgálnak, és még ugyanabban az évben a vasutas dolgozók között felosztásra kerülnek célkitűzés, vagy egyéb béremelés formájában.

Az említett irányelvek szélesebb körű lehetőségeket adnak azokból a lehetőségekből, amelyeket a bértömeggazdálkodás biztosít a vasutas dolgozók számára. *Tudnunk kell ugyanis, hogy az egyes ipari területeken és az egyes munkakörökben fennálló munkaerőhiány ellenére általános létszámhiányról nem beszélhetünk, mert sok helyen létszámfelesleggel dolgozunk.* A bértömeggazdálkodás eszköz a vezetők kezében, hogy a tervfeladatok ellátásához szükséges munkaerőt létszámhiány esetében elsősorban a szolgálati ágakon belül történő átcsoportosítással biztosítsák, de ugyanakkor lehetőséget nyújt a munkatermelékenység növelésére, az önköltség csökkentésére is, mert a „túlzott biztosítás" munkaerőben sem engedhető meg.

Eszköz a munkafegyelem megszilárdításában

A bértömeg-gazdálkodás eszköze lehet a munkafegyelem megszilárdításának is. *Olyan légkör megteremtésére ad lehetőséget, amelyben nincs helye fegyelmezetlenségnek, felületességnek, melyek legtöbb esetben a baleset elsődleges okai.* A becsületes, munkájukat szerető vasutas dolgozók, a vasutasság jó hírnevének megőrzése érdekében mindent el kell követnünk a munkafegyelem megszilárdításáért. *Ehhez természetesen őszinte légkörre, a hibák és eredmények reális elemzésére van szükség.* A feladatokat ne csak újabb rendeletekkel, hanem a munkamorál javításával, a rendeletek helyes végrehajtásával, a dolgozók közvetlen és helyes irányításával igyekezzünk megoldani.

A bértömeg-gazdálkodás bevezetése során természetesen számolunk azzal, hogy sok helyen éppen a becsületes dolgozók fogják kérni — a párt- és szakszervezeti szervek segítségével — az ésszerű átcsoportosításokat, a létszámmegtakarítással járó, szervezési intézkedéseket, mert ezek eredményét, a bérfejlesztést, ők fogják élvezni.

Holló Lajos,
a Vasúti Főosztály 1. szakosztályának vezetője

Negyedszázados történelmi dokumentum

Huszonöt éve annak, hogy a *Magyar Kommunista Párt* központi lapjában, a Szabad Nép 1945. április 5-i számában, a háború végét jelentő örömhír jelent meg: *Egész Magyarország felszabadult!* De hadd beszéljen erről a „Szabad ország" című alatt megjelent írás:

„Magyarország földjét nem tapossa többé egyetlen terrorlegény csizmája sem. Bukarest, Szófia, Belgrád, Varsó és Budapest diadalmas megvívása után a Vörös Hadsereg Bécs és Berlin kapuit döngeti. Most már Magyarország, a német imperializmus utolsó csatlósa is végképp kihullt Hitler vazallusai sorából. Ha négy keserű évszázad nem volt elég, hogy megtanuljuk gyűlölni a német elnyomást, az utolsó esztendőben minden magyar megtanulta, hogy mi a német iga, a fasiszta rabság. Az elmúlt esztendőben, főleg pedig az utolsó hónapok alatt az egész nemzet újra megtanulta e szavak értékét: szabad Magyarország, magyar szabadság.

Szertefoszlottak a rágalmak és a hazugságok. Nemzetünk saját véres tapasztalatai és nyomorúsága árán tanulta megismerni az igazi ellenséget és az igazi barátot. Nem volt förtelem és szenny, melyet a magyar reakció 25 esztendőn keresztül ne fröcskölt volna a Szovjetunióra és ma, a háború dúlásaitól szenvedett népünk a Szovjetunióban és a Vörös Hadseregben üdvözli a felszabadítót és megváltót.

A Vörös Hadsereg felszabadította hazánkat katonailag a német elnyomás alól. Most, amikor Hitler vert hadainak utolsó maradványai menekülnek az osztrák határon át, a magyar földről, köszöntjük a Vörös Hadseregben azt a páratlan katonai erőt, amelynek segítsége nélkül népünk nem lett volna képes lerázni nyakáról az idegen hódító igáját.

... Az ország teljes felszabadulásának dátuma jelenti a német imperializmussal és a belső fasizmussal való végleges szakítást. A felszabadult és a háború tanulságán okult népünk soha nem fogja megengedni többé, hogy országunkat még egyszer láncára fűzze a német hódító akarat."


Szabad ország

Bevonult Pozsonyba a Vörös Hadsereg

Tizenhárom kilométerre vannak az oroszok a Stefánskirchétől

Forradalmi harcok dúlnak Bécs utcáin — Karlsruhe elesett

Felszabadul Bécs lakossága

Orosz előrenyomulás a Csehszlovák protektorátusban

Karlsruhe elesett

A Kossuth-Rádió budapesti

SZABAD NÉP

A MAGYAR KOMMUNISTA PÁRT KÖZPONTI LAPJA

EGÉSZ MAGYARORSZÁG FELSZABADULT

A Szabad Nép 1945. április 5-i számának címoldala

Itt mutatjuk be a Szabad Nép 1945. április 5-i számára készült fényképet, amely ma már nemcsak sajtótörténeti érdekesség, hanem történelmi dokumentum is.

Ugróczky Mihály

Nyugdíjasok búcsúztatása A MÁV-Vezérigazgatóságon



Rödönyi Károly miniszterhelyettes köszönti a nyugdíjbavonulókat
(Laczkó Ildikó felvétele)

Március 18-án a vezérigazgatóság tanácstermében 46 nyugdíjba vonult vasutast búcsúztatott bensőséges ünnepség keretében *Rödönyi Károly miniszterhelyettes*, a MÁV vezérigazgatója. Köszöntőjében kiemelte, hogy azokat hívták meg erre az ünnepségre, akik kiemelkedően sokat tettek az elmúlt évtizedekben a vasút érdekében.

A vasúti munka méltatására Rödönyi Károly kiemelte: — nem könnyű vasutasnak lenni éjjel-nappal, hófúvásban, vagy rekkenő hőségben dolgozni. Sok helyen meghaladja még a napi munkaidő a nyolc órát és könnyebb azoknak lesz, akik a jövőben élvezni fogják a műszaki fejlesztés adta jobb munkakörülményeket.

— Ne feledjék, hanem legyenek büszkék arra, hogy vasutasok voltak és maradnak, mert a 88 ezer főt számláló vasúti nyugdíjasokat az aktív dolgozók továbbra is vasutasoknak tekintik — mondotta Kérte a nyugdíjba vonulókat, hogy ha visszalátogatnak volt szolgálati helyükre, adják át tapasztalataikat a fiataloknak, kamatoztassák szaktudásukat a vasút előtt álló feladatok megoldása érdekében.

A Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa több évtizedes kiváló, vasúti munkájáért több dolgozót kitüntetett. A Munka Érdemrend arany fokozatát kapta *Csillik András* felügyelő (Jászkisér), az ezüst fokozatot *Markó István* felügyelő (pécsi igazgatóság), a bronz fokozatot *Madár Lajos* főfelügyelő (Győr állomás), *Pesko Ottó* (miskolci igazgatóság), *Török Albert* (Miskolc *Gömöri pu.*), Valde Béla főintéző (Landler járműjavító).

A kormánykitüntetéseken kívül 19-en részesültek miniszteri, 21-en pedig vezérigazgatói elismerésben.

B. I.

Vidám gyermekek között

Gyermekrajz-kiállítás a Benczúr utcai napközi otthonban



A gyermekrajz-kiállítás egy részlete
(Márton Emese felvétele)

A kora tavaszi napsugár ragyogja be a MÁV Benczúr utcai óvódájának helyiségeit. Kedvességet s örömet áraszt a környezet.

A tágas, hófehér szobákat mint liliputi országban — kis székek, asztalok és játékok töltik meg. Ilyen, olyan babák, mackók között beszélgetnek, játszadoznak a kicsinyek. A falak tele és tele gyermekrajzokkal. A gyermekszobák, vagy ha úgy tetszik, tantermek rajzait lábujjhegyre állva nézegetik az apróságok. Egy kékszalagos kislány határozottan mondja, hogy „ez a legszebb, mert ezt Karcsika rajzolta" — mutat egy ákombákom vonásokkal teli rajzra.

A nevelők is kitettek magukért, nemcsak a jó gondolat megvalósításával, hanem az ötletes rendezéssel is. Az ország különböző részeiből benevező (Debrecen. Szeged, Dunakeszi, Északi járműjavító, Szombathely, Miskolc, Dombóvár, Hatvan) kilenc MÁV napközi otthon egy-egy rajza, a falra erősített papírból csinált vasúti szerelvény egy-egy kocsijából kandikál ki. A vonat maga mögött hagyva az 1945-ös esztendőt, éhező, rongyos gyermekeivel, és halad 1970 kozmikus rakétái felé.

A kiállítás megrendezése, a 186 rajz elhelyezése, az ügyes szemléltetés a Benczúr utcai nevelők: dr. Galcsik Boldizsárné, Turai Ilona, Gabán Béláné, Domokos Jánosné, Perjési Istvánné, Kovács Pálné és néhány apuka: Horváth Vilmos, Selley Károly és Lovag László érdeme.

— g. j. —

Az év végi részesedés alakulásáról

Az 1969-es év a korábbiakhoz képest bonyolultabb, több irányú feladat megoldását követelte a vasutasoktól. A dolgozók becsülettel helytálltak minden időben. Ennek ellenére a vasút üzemi eredményei elmaradtak mind a bázistól, mind a tervezettől.

A lemaradást, a nyereségkiesést érzékenyen befolyásolta a rendkívüli téli zord időjárás, mely a vasutas dolgozóktól áldozatkész, többlet munkát követelt, ugyanakkor tekintélyesen emelte a vasút költségeit, csökkent teljesítmények mellett. *A dolgozóknak ebben az időszakban tanúsított helytállását csak a legmagasabb jelzőkkel lehet illetni.* A vasutas szív legyőzött minden akadályt. Megküzdve az elemi erőkkel, a lehetőségekhez képest fenntartották az ország vérkeringését.

Az üzemi teljesítmények, valamint a műszaki-gazdasági mutatók — melyek közvetlenül befolyásolják az év végi részesedés alakulását — a bázistól és a tervezettől egyaránt elmaradtak.

Az áruszállítási tonnatervet 96,6, az árutonnakilométertervet 98,8, az áruszállítási fuvardíjbevételt 99,8, a fizető utasfő-tervet 95,8, a fizetőutas-kilométer-tervet 98,7 százalékra sikerült teljesíteni.

A tehervonatok átlagos terhelésénél 2,2, a tehervonatok menetrendszerűségénél 2,28, a személyvonatoknál pedig 0,51 százalék volt a lemaradás a tervezettől.

Valamelyest javították az eredményt a szállító felek részére végzett egyéb szolgáltatások.

Az 1969. évi eredmények alapján az évvégi részesedésre fordítható összeg 160 millió forint. Ismeretes, hogy ennek terhére 1969. decemberében bérjutalom címén előlegként 27,2 millió forintot kifizettek. Maradt tehát felosztható összegként 142 millió forint. Ez 31 millióval kevesebb, mint amennyit az 1968-as teljesítmények után tavaly felosztottak.

A vasúti közlekedés évvégi részesedése átlagban 9,3 napnak megfelelő bér. A felosztás igazgatóságonként, valamint szolgálati főnökségenként differenciáltan került megállapításra az 1969. évi eredmények alapján. Az ipari üzemek és építési főnökségek évvégi részesedése megközelítőleg a tavalyi szinten alakult.

Az év végi részesedés összege alatta van az előző évieknek az említett okok miatt. Ezzel párhuzamosan helyes utalni a vasutasdolgozók 1969. évi jövedelemszintjének alakulására. Az egy főre eső globális jövedelemszint 4,6 százalékkal növekedett az előző évhez képest a bérfejlesztési intézkedések következményeként.

Az 1970. évi gazdálkodás eredményeként 17 napnak megfelelő nyereségrészesedést terveztek. *Reméljük, hogy az idén nem ismétlődnek meg a tavalyi csökkenést előidéző okok.* Arra kell törekedni, hogy kedvező időjárási körülmények között, a meglevő kapacitás maximális kihasználásával növeljük a bevételt hozó teljesítményeket és csökkentsük a ráfordítási költségeket.

Dicséretet érdemel

Március 5-én Abaliget—Godisa állomások között egy fa ráégett a távíróvezetékre és azt megrongálta. A vonal használhatatlanná vált. *Bogdán János, a 110-es őrhely pályaőre — ha ideiglenesen is — a hibát elhárította.* Bogdán János pályaőrt dicséret illeti.

„TV-FÓRUM" KAMERA NÉLKÜL

Mit kérdeztek, milyen válaszokat kaptak a MÁV TBÉF dolgozói?

Érdekes és sikeres újítást vezetett be nemrégiben a Budapesti Távközlési és Biztosítóberendezési Építési Főnökség egyik szakszervezeti osztalybizottsága:

— Rendszeresen problémát okozott ennél az osztálybizottságnál — mondta kérdésünkre *Mandola István főmérnök* —, hogy a termelési értekezletek nem voltak elég eredményesek. Kevés volt a hozzászólás, a részvétel is elmaradt a várakozástól. A Tv-fórum adásai adták az ötletet, hogy lehetőséget biztosítsunk a dolgozók nagyobb aktivitására.

A tanácskozásra mindenki eljött

A főmérnök elmondta, hogy a főnökség vezetői biztosak voltak abban, hogy ha a tanácskozások előkészítésében nagyobb teret adnak a dolgozóknak, lényegesen hasznosabb értekezletre van kilátás:

— Ezért szólítottuk fel a dolgozókat — folytatja —, hogy névvel vagy név nélkül helyezzék el egy gyűjtőládába azokat a kérdéseket, amelyekre a tanácskozáson választ várnak.

Ilyen előzmények után a dolgozók részvétele majdnem százszázalékos volt. A kérdések megválaszolása mindenki számára nagy vonzóerőt jelentett. A főmérnökön kívül Bisztrai Dénes műszaki főcsoportvezető válaszolt a gyűjtőládában talált kérdésekre.

Nagy érdeklődés kísérte az új kollektív szerződés tartalmával kapcsolatos kérdésre adott választ, amelyben ismertették, hogy milyen változások történtek a nyereségfelosztási rendszerben.

„A főnökség munkájával kapcsolatban úgy tűnik — hangzott egy másik kérdés —, hogy vezetési és szervezési hiányosságok mutatkoznak. Látnivaló, hogy a munkaerő alkalmazása, a gép és az anyag felhasználása gazdaságtalan, a főnökség központi szervezete túlméretezett, s a termelés közvetlen irányításában egyre kevesebb az arra alkalmas vezető. *Kérdés, hogy a vezetés mikor kívánja végrehajtani az elodázhatatlan szervezeti változtatást, továbbá a termelőmunka műszaki és gazdasági eredményének növelése érdekében kidolgozott főnökségi terv mikor válik ismeretessé?"*

Nagyobb felelősséggel

Mandola István főmérnök válaszában számszerűen ismertette a termelési adatokat: az egy főre és egy órára vetített termelési értéket, a normaórákat és a béralakulást. Közölte, hogy a főnökség növekedése mellett decentralizálásra van szükség, a szervező munkát felül kell vizsgálni, de az erők átcsoportosítására csak később adódik mód. *Az 1970—75. évi időszakra terjedően rövidesen elkészül a főnökség ötéves terve, s ebben a szervezési kérdések megoldását is megtervezik.*

Egy másik kérdés is bíráló an foglalkozott a főnökség munkájával: „A műszaki és gazdasági színvonal fejlődését milyen belső és külső körülmények gátolják?" Ez volt ezzel kapcsolatban az egyik kérdés és a másik: „A tudomány és a gyakorlat ötvözetének harmonikus alkalmazásával kidolgozott átfogó intézkedési tervet mikor dolgozza ki a vezetőség?"

A főmérnöki válasz őszintén feltárta, hogy a gátló körülmények sorában jelentős szerepet tölt be a felelősségtudat, a szakértelem és fegyelem hiánya. A feladatok kiadása, az ellenőrzés és nem utolsósorban a minősítés (értékelés) körül hiányosságok mutatkoznak, s az utóbbi tevékenység az esetek 90 százalékában el is marad. *A külső gátló okok szórában a bérgazdálkodás, az anyagellátás nehézségeire utalt, de megjegyezte, hogy ez utóbbi a Szovjetunióból és az NDK-ból importált biztosítóberendezési eszközökkel némileg ellensúlyozható lesz.*

Korszerűbb technológiát

Nagy figyelmet keltett egy másik dolgozó kérdéssorozata is, amely pontokba szedve a következőkre kért választ:

1. Mi az elgondolás arra vonatkozóan, hogy a főnökség dolgozóinak szellemi energiáját és szakmai tapasztalatát a fejlődés és az előrelépés szolgálatába állítsák?

2. Mi a magyarázata annak, hogy a vezetés olyan tervpályázatot még nem hirdetett meg, amely alkalmas lenne a dolgozók ötletgazdagságának hasznosítására?

3. A jelenlegihez — már mint a kérdések ilyen módon való felvetéséhez — hasonló gyakorlatot a vezetőség miért nem folytatott a múltban is?

A válasz rámutatott arra, hogy a főnökség profiljának megfelelően elsősorban a technológiai fejlesztés terén nyílik lehetőség a kibontakozásra. *Az ötletek és a tapasztalatok lerögzítését segítené, ha a dolgozók minél nagyobb számban írnának a szakma lapjaiba, s a továbbfejlődés érdekében az eddiginél nagyobb számban tartanának előadást a Technika Házában.* Tervpályázat kiírásának a gondolatával nem foglalkoznak, mert a *Kiváló Ifjú Mérnök* mozgalom, az újítások területe és a szakmai tervpályázatok egy-egy formáját jelentik a tevőleges munkának.

A kérdésekben számos bírálat hangzott még el a kérdésekben, hogy a TBÉF-nek miért kell a szükséges fénymásolatokat a FŐFOTÓ-nál megrendelni, holott egy saját fénymásoló gép lényegesen gazdaságosabb lenne. Problémaként vetődött fel az az egyszerűnek, de mégis nehezen megoldható kérdésnek minősülő bejelentés, miszerint a szerkesztésben nincs megfelelő takarítás. A műszaki könyvtár állapota sem felel meg a kívánalmaknak, s a valutáért vásárolt külföldi folyóiratok nem kerülnek el a dolgozókhoz, holott egy külön műszaki könyvtáros beállításával ez a kérdés is mindenki kedvére megoldható lenne.

Kiss József, a főnökség vezetője zárszavában örömmel állapította meg, hogy az osztálybizottság a kamera nélküli „Tv-fórum" bevezetésével fordulatot teremtett a termelési tanácskozások eddigi rendjében, vérszegénységében. Bizonyos, hogy ez a módszer közelebb hozza a dolgozókat a vezetéshez, s olvan rejtett tartalékokat is feltár, amelyekre eddig még nem is gondoltak. Az első ilyen termelési tanácskozás tapasztalatai azonban azt mutatják, hogy a dolgozókat nemcsak kérdések felvetésére, hanem javaslatok benyújtására is ösztönözni kell.

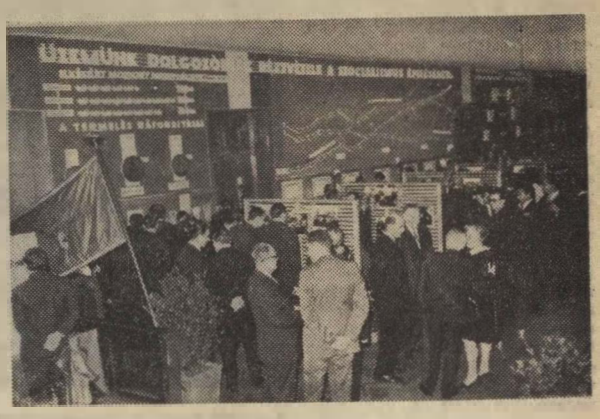
Maros László

1945-től napjainkig

Emlékek, képek — ön magunkról

Felszabadulási kiállítás a Landlerban

Az első szabad negyedszázad történetét — egy üzem életének tükrében — bemutató kiállítást nyitottak meg március 14-én, a *Landler Jenő Járműjavítóban.* A kultúrotthon feldíszített nagytermében húsz tablón, kétszáz fénykép, s az üvegszekrényekben elhelyezett iratok és emléktárgyak megannyi személyes élményt elevenítenek fel az elmúlt 25 esztendő eseménydús történetéből. Ez érthető, hiszen a kiállítás anyagának javarészt maguk a dolgozói adták össze a féltve őrzött emlékeikből.



A kiállítás egy részlete
(Gyergyói János felvétele)

Akiktől rettegtek az urak

A háború, a fasizmus végnapjaival indul a kiállítás gondosan rendezett, filmszerűen pergő képsora. Mindjárt a bejárattól balra, az első vitrinben érdekes dokumentumokat láthatunk. A fasisztaellenes harcokban kitűnt Petőfi brigád egyik tagjának arcképes igazolványa. *A kissé megsárgult papíron jól olvasható Judovics Lajos neve. Ma is az üzem aktív dolgozója, műhelybizottsági titkár a mázolóknál.*

Az igazolvány mellett megrázó címet viselő irat: *„Internálásra javasoltak névsora".* Kitűnik belőle, hogy az egykori Istvántelki Főműhely urai mennyire rettegtek az öntudatos munkásoktól. A névsorban ismerős nevek: Pánti Béla (szakszervezetünk alelnöke), Détári László (ma a vasúti főosztály dolgozója), Meggyes Tibor (a felszabadulás után minőségi ellenőrként dolgozott a Landlerban).

A következő üvegszekrényben elhelyezett dokumentumokról azok neveit olvashatjuk, akik a háború utolsó hónapjaiban az új magyar hadsereg 3. vasútépítő dandárának katonáiként a felszabadító csapatok előnyomulását segítették: *Gelléri Dezső, Fejér Zoltán, Kúpi Károly, Szákovits Zoltán, Zilay Sándor és Sebő Béla.*

Az első tablókon megrázó képsor. Szétlőtt mozdonyok, kocsik, melyeket a bombák változtattak ócskavassá. A főműhely romjai. Csupaszon merednek az égnek a kocsiosztály tartóoszlopai.

211 ezer lópatkó

A háború ütötte súlyos sebek ellenére is gyorsan talpra állt ez az üzem, amely 1945. január 10-én szabadult fel, és öt nappal később már kiadták az első üzemképes mozdonyt a Vörös Hadsereg rendelkezésére. *Ettől a naptól kezdve az újjáépítés mellett, 1945. június 30-ig 156 gőzmozdony, 124 személy- és 1021 teherkocsi, valamint 47 egyéb jármű kijavításával, továbbá 211 ezer darab lópatkó, 5500 zabla és 2100 hídcsavar gyártásával segítették a felszabadító csapatokat, és a hazai közlekedés újjászületését.* A dokumentumok között íme, egy fénykép, amelyről három szovjet katona mosolyog ránk: ők tanították meg a Landler Járműjavító kovácsait a patkógyártásra. Majd ünnepi pillanatképek: a *Landler Járműjavító* dolgozói az első szabad május elsején, 1945. augusztusában átadják az ezerkétszázadik kijavított teherkocsit.

Az első kitüntetések. „Szabadság" plakett az üvegszekrényben, amit a *Magyar Vasutasok és Hajósok Országos Szabad Szakszervezete* adományozott az újjáépítésben kitűnt Lovász József bognárnak. Mellette „Újjáépítési érem" és elismerő sorok Gerő Ernőtől. Az elismerés Uitz József nyugdíjas művezetőnek szólt, aki a felszabadulás után lakatosként részt vett a déli összekötő vasúti híd újjáépítésében. Az első élmunkások képei sem hiányoznak a kiállításról. *Csupa ismerős arc: közöttük Pázsiti Ödön lakatos, az első Kossuth-díjas munkások egyike, Simon István kerékkovács, aki mint reszortvezető nemrég ment nyugdíjba.*

Az első „Élüzem"-kitüntetés

Csoportképek az első szeminárium hallgatóiról, meg azokról, akik az első üzemi technikumban tanultak. 1949. május 1.: hatalmas szárnyaskerékkel díszített teherautó a felvonuláson. *Először nyerte el az „Élüzem" kitüntetést a Landler Járműjavító kollektívája. „Honfoglalás Szabadságligeten"* címmel eleveníti fel az egyik tabló azt a napot, amikor Dunakeszi-alsó közelében olcsó telkeket kaptak az üzem dolgozói. Egy vidám epizód: disznótór a gyárban.

A műszaki fejlődés eredményeiről sem feledkeztek meg a kiállítás rendezői. Az egyik képen két munkás húzza, egy tólja a kis kézikocsit. A másikon — éles kontraszt! — fürge elektromos targonca fut az alkatrészekkel. A szociális ellátás fejlődését illusztrálja többek között az ócska bádogkanna fölé hajolva mosdó munkás. *Ismeretlen látvány a mai ifjúmunkások előtt. Nem így a mellette látható felvétel, amelyet az egyik korszerű üzemi fürdőjükről készítettek.*

Nehéz, de eredményekben gazdag negyedszázadról ad színes keresztmetszetet a Landler Jenő Járműjavító felszabadulási kiállítása. Hatásáról vallanak az emlékkönyv bejegyzései. Közülük csak egyet idézünk, a 71 éves Kígyóssy Sándor, az üzem felszabadulás utáni első műhelyfőnökének sorait:

„Mint az üzem öreg harcosa szeretettel gondolok a küzdelmes, de szép napokra. Boldog vagyok, hogy részese lehettem a szocializmus építése kezdeti szakaszának. Folytassátok ezt a munkát fiatal elvtársak, még több odaadással és szeretettel szocialista hazánk teljes felépítéséig!"

L. J.

Egyidősek a szabadságunkkal

A forgalmi szolgálattevő

ÉLÉNK TEKINTETŰ FIATALEMBER. A divatos oldalszakáll egy cseppet sincs hátrányára. Komolyságot kölcsönöz az arcnak. Jóllehet semmi szükség megtévesztésre, mert *Gárdos Vilmos,* a Nyugati pályaudvar forgalmi szolgálattevője, munkájával rövid idő alatt bizonyította kellő komolyságát.

Övé a szó...

— 1945-ben születtem. Apám éjjeliőr volt. Meghalt. Özvegy anyám nevelt. Az érettségi után a MÁV-hoz kerültem, Göd állomásra. Ott barátkoztam a vasúti munkával. *Néhány hónap alatt letettem a szakvizsgákat és önálló forgalmi szolgálattevőként dolgozom.* Csak pünkösdi király volt, mert beiratkoztam a szegedi *Felsőfokú Vasútforgalmi Technikumba, melyet sikeresen elvégeztem.* Onnan kerültem ide, a Nyugati pályaudvarra.

Két dologra vagyok büszke — folytatja derűsen —, az egyik az, hogy a felszabadulás évében születtem, a másik, hogy 25 éves fejjel bíznak bennem, és az ország egyik nagy állomásán forgalmi szolgálattevő lehetek.

Fiatalember, tele vitalitással, aki nemcsak a „napos oldalt", az élet szépségeit keresi és látja, hanem reálisan, nagyon is reálisan gondolkodik, s dolgozik.

— Anyám, akivel együtt élek — szólal meg ismét —, sokat beszélt és beszél ma is a régi nehéz napokról: *a légiriadókról, az örökös halálfélelemről, a pincék dohos levegőjéről, a testet, lelket rázó robbanásokról, éhezésről és arról, ahogy sokszor halálos fáradtan letámolygott a pincébe.* Talán annak a percnek és embernek köszönhetem, hogy élek, és hogy anyám él, amikor egy szovjet katonaorvos segítséget nyújtott.

Messze kalandoznak gondolatai...

Ugy látom, érti is meg nem is összefüggéseiben a múltat és jelent. Hallott róla, tudja, de nem érzékeli azt, ami történt a ma mindennapos behatásai mellett. Neki így természetes, ahogy van.

Mély sóhaj szakad ki belőle. Kár, hogy apám nem érte meg! Hogy csak részben volt részese a mai, megváltozott és szebb, félelemmentes életünknek. *Pedig hitt benne. Látnokként jósolta meg. Nagyon ide és apám emlékei mellé illenek Ady szavai:*

Az én apám kopott kabátú,
De nekem új ruhát veszen
S beszél nekem egy szép jövőről

Szerelmesen

— idézi pontosan a sorokat.

EGY PILLANATRA KÖNYNYES LESZ A SZEME, de csak egyetlen pillanatra, s aztán megint a magabiztos, az optimista, kedves tekintet csillog a szemében.

— ger —

A raktárnok

Alacsony, fekete hajú, sovány alkatú fiatalember *Szász Tibor.* Hat éve dolgozik Kecskemét állomáson, raktárnok.

1945. februárjában született, azon a napon, amikor Pfeffer Wildenbruch SS. vezérezredes Budapesten megadta magát a szovjet csapatoknak. *Édesanyja Budatétényben egy biztonságos gombapincében húzódott meg a bombázások elől.* Csak a vajúdás óráiban hagyta el az óvóhelyet, hogy életet adjon születendő gyermekének.

Szász Tibor felcseperedett, a gondos szülők beíratták a Szegedi Vasútforgalmi Technikumba. Nagyapja hivatását választotta, aki nemrég halt meg Budapesten 97 éves korában. Ő nagyon sokat mesélt Tibinek a füstös acélparipákról, a végtelenben találkozó ezüstös sínpárokról. *Közben két húga született, s a család Kaskantyúra költözött, s ma is ott élnek, onnan járnak be mindennap Kecskemétre.* A nehéz kereskedelmi szolgálat mellett a kis község és a hozzá tartozó tanyavilág fiataljai nemrég KISZ-titkárnak választották meg.

— Pangott a mozgalmi élet a falunkban. Olyan fiatalt kerestek a vezetők, akinek van némi szervezési, politikai tapasztalata, s aki tekintéllyel bír előttük — folytatja a beszélgetésünket a raktárnok. — Megkértek, vállalnám-e ezt a feladatot, noha tudták, hogy naponta 4 órát utazom munkahelyemre. *Elfogadtam a megbízást. Ma már elmondhatom, hogy minden héten jól sikerült ifjúsági összejövetelt rendezünk és most bővítjük a kultúrotthonunkat, mert kinőttük a régi, szűk helyiséget.*

A KISZ-ben ismerkedett meg menyasszonyával, aki tanítónő a község általános iskolájában. A napokban tartják a kézfogót, amire nagyon készül a család.

A munkától sohasem félt. Barkácsolás a szenvedélye. Szolgálat után, a pihenés óráiban kalapácsával, fűrészével, gyalujával titkolt álmait, elképzeléseit valósítja meg. Így készült el az az ötletes 4 keréken guruló hordóbár, így öltöttek testet a fali és állólámpák, a cizellált rézlemezek, s a díszgyertyák. Ha több ideje és pénze lenne, merészebb álmokat is megvalósítana, mint Vidonka, a Különös házasság népi zsenije.

Amikor hosszú köpenyében, szikárságával belépett a szakszervezeti irodába, még nem gondoltam, hogy személyében nemcsak szerény, jói dolgozó fiatalemberrel találkoztam, hanem érdekes sorsú, hamisítatlan, mai fiatallal. *A ritka jubileum, a felszabadulás 25 éves évfordulója, mint a diótörő, feltárta életének, múltjának és jelenének titkolt, féltve óvott értékeit.*

M. F.

Felavatták a ferencvárosi korszerűsített művelődési klubot

Március 19-én, a *Magyar Tanácsköztársaság* kikiáltása 51. évfordulójának előestéjén, ünnepélyes külsőségek között avatták fel az újjáépített ferencvárosi művelődési klubot. *Kellner István, a szakszervezet kultúrnevelési és sportosztályának vezetője az átadás alkalmával tartott avató beszédében hangsúlyozta:*

— Olyan művelődési otthonba jöttünk avatásra, mely külsőleg is megszépülve szolgálhatja Budapest legnagyobb vasúti csomópontja közel hatezer dolgozójának művelődését, szórakozását. Az a nagy társadalmi összefogás, amely a dolgozók között rövid idő alatt kibontakozott, meghozta eredményét. A szakszervezet központi vezetőségének félmillió forintos anyagi támogatása mellett csaknem kétmillió forint értékű társadalmi munkát végeztek a csomópont dolgozói. Ezért a munkáért köszönet illeti mindazokat, akik segítették a klub átépítését, modernizálását.

Az átadás alkalmából dr. Turpinszky Béla és Rajna András, a Magyar Állami Operaház művészei, valamint Veres Éva énekesnő a szakszervezet szimfonikus zenekarának közreműködésével színvonalas műsort adtak. Ez alkalommal nyílt meg a Tanácsköztársaság tiszteletére szervezett kiállítás és a vasutasképzőművészek kiállítása is.

A termekből a szabadba igyekeznek a vasutas sportolók is

A tavasz beköszöntése egészséges sportéletet pezsdített meg, szinte varázsütésszerűen. A pályák a Bihari úttól Nyíregyházáig — az egész országban benépesedtek és ez alól nem kivétel a vasutasok sok-sok sporttelepe sem.

Szentesen például egyforma lelkesedéssel készülnek a kézilabda NB II. nyitányára, de a tömegsport eseményei már javában tartanak. *A munkahelyi spartakiádok küzdelmeit a sakkozók kezdték el a leghamarabb — akkor még jólesett a fűtött szoba — és mindjárt szép vasutassiker született.* A MÁV állomás csapata nyerte a versenyt a helyi MÉK kirendeltség előtt és így a kitüntető oklevelet a vasutas sakksport szentesi vezetői vehették át.



A BVSC-fiatalok visszakerültek az ifjúsági NB I-be. Jól kezdtek, 1:0 arányú győzelemmel, majd a Szőnyi úti edzőpályán fogadták nagy ellenfelüket, a Központi Sportiskola csapatát. Az eredmény 0:0 lett, de a fényképen látható BVSC-támadás majdnem gólt hozott. (Csikos mezben a vasutasok.)

(Vedres József felvétele)

A jubileum jegyében

És ha már az időjárás menetének megfelelő teremben játszódó tömegsporttal kezdtük a beszámolót, meg kell említeni a nyíregyházi MÁV forgalom *„Rózsa Ferenc* KISZ-alapszervezetének asztalitenisz házibajnokságát is, amely kitűnő rendezés mellett került — mint jubileumi tömegverseny — lebonyolításra. *A győzelmet Babaély Miklós, a Villamos Vonalfelügyelőség dolgozója szerezte meg Papp Zoltán (forgalom), Palumbi Miklós (a vonalfelügyelőség), Mihály Gábor (forgalom), Suszter Mihály (forgalom) és Szabó Aladár (vonalfelügyelőség) előtt.*

De Szentessel, az ottani VSC-vel kezdtünk, még néhány mondat erejéig térjünk vissza a szentesi VSC női kézilabdázóihoz. Nagyon lelkesen, szorgalmasan készültek a rövidesen kezdődő bajnokságra. Kiskunfélegyházán és Békéscsabán terembajnokságon vettek részt és bár versenysportról van szó, a három csapat indítása azt bizonyítja, hogy a szentesi vasutasoknál a kézilabdázás tömegsport.

Annak érdekében, hogy még többen sportolhassanak, nagy terveket szőnek a vasutas kézilabdázók. *A Vasutas stadion területén szeretnének korszerű kézilabdapályát építeni. Szorgalomban, akaratban nincs hiány, a társadalmi munkát is szívesen vállalják játékosok, szurkolók.* Ha a szükséges anyagi támogatást is megkapják, az idei vasutasnap egyik eseménye a Szentesi VSC új, bitumenes kézilabdapályájának avatása lesz.

Tapolca már régen, 1952-ben bevonult a magyar sport aranykönyvébe. Tapolcai vasutas versenyző, Csermák József állt Helsinkiben, az 1952. évi olimpián, kalapácsvetésben az ötkarikával díszített emelvény legmagasabb fokára. Azóta is sok jó hír érkezik a vasutasok sportéletéről és most ezt egy újabbal — talán a legfrissebbel — szaporítjuk.

Új szakosztály alakul

Az elmúlt év decemberében, a MÁV TIAC vezetőségválasztó közgyűlésén határozat született a tekeszakosztály újjászervezésére. *Kapronczai János*, a klub elnöke is ígéretet tett, hogy a vasutasok körében népszerű sportág újjáéledését minden lehető eszközzel segítik. *Először is szakértő, társadalmi munkát szívesen vállaló szakosztályvezetőséget kellett keresni. Németh Tibor* és *Forrai András MÁV*-dolgozók személyében meg is találták. A csapatot benevezték Veszprém megye bajnokságába és amikor ezeket a sorokat írjuk, már meg is indultak a küzdelmek.

Három, mínusz egy, talán így lehet legjobban jellemezni *B. Nagy Pál*, a Szolnoki MÁV kitűnő vívója idei rajtját. A Szolnok megyei Vívó Szövetség ez évi felnőtt, egyéni bajnokságán ugyanis *B. Nagy Pál* nemcsak első fegyvernemében, párbajtőrben szerezte meg a bajnoki címet, de kardban és tőrvívásban is. A hármas siker után remélhető volt, hogy a magasabb, országos szintű versenyeken is jól rajtol.

A párbajtőrözők országos, tájékoztató jellegű versenyén — a budapesti Sportcsarnokban — azonban más történt. Az 59 párbajtőröző között B. Nagy már az első fordulóban, a selejtezőben elvérzett. *Kikapott és így nem jutott a következő fordulóig sem. Tudjuk: a vívás idegsport, a legváratlanabb eredményeket is gyakran produkáló sportág. Mégis úgy véljük, a szolnoki versenyzőnek nem szabad könnyelműen vennie még a tájékoztató jellegű* versenyeket sem.

Halmosi a válogatottban

A magyar futballválogatott körüli — már-már harangot félre verő — nyugtalan hangulatot megszüntette részben az MLSZ átszervezése, részben az NB mind négy osztályában megindult bajnokság. Az új szövetségi kapitány — Hoffer József, sportújságíró — bátran, határozott elveket szem előtt tartva jelölte ki azt a keretet, amelyből a közeljövő nemzeti tizenegyét kívánja kialakítani. Bátran — mondottuk és ezt igazolja, hogy számos „nagy név" maradt ki az új szövetségi kapitány keretéből. Nem egy azért, mert emberi magatartásában is többet vár tőlük Hoffer József.

Örülünk, hogy az új válogatott keretben a kevés „régi" között változatlanul ott találjuk Halmosi Zoltán, a Szombathelyi Haladás fiatal, tavaly még újonc fedezetének nevét is. Nemcsak labdarúgói pályafutása töretlenségének örülünk, hanem annak is, hogy a végre valóban szigorú erkölcsi követelményeket is felállító szövetségi kapitány „normájának" is megfelelt Halmosi Zoli.

V. J.



LAKÁSCSERE

— Dunakeszi gyártelepi, 2 különbejáratú szobából álló összkomfortos I. emeleti, napos, garázshelyes lakásomat elcserélném Budapest belterületén 1 szobás, fürdőszobás lakásra. Cím: Hidvégi Károly Dunakeszi, Állomás sétány 15.

— Összeköltözők figyelem! Elcserélném 2 szoba összkomfortos, (7 helyiségből álló), telefonos, üvegverandás, kertes szolgálati lakásomat Budapest belterületén levő kettő egy-egy szobás lakásra. Cím: Bp. XIV., Szegedi út 74. Érdeklődni lehet: 8—10 óráig a lakáson, vagy a 21—33-as üzemi telefonon.

Az első „lobbantásra" készül 25 fiatal ejtőernyős

MOZGALMAS ÉLETTEL TALÁLKOZTUNK a napokban a Thököly út 41. sz. alatt, *a MÁV Repülő- és Ejtőernyős Klubban.* A tavaszi zsongás a „bátrak sportjában" talán a leginkább szükséges dolog, hiszen sportszerűen csak jó időben érdemes és szabad ejtőernyőzni.

Kertész Zsolt, az ejtőernyős szakosztály vezetője elmondotta, hogy azért télen sem tétlenkedtek. Tornatermi edzéseket végeztek, a sportágban rendkívül szükséges elméleti előadásokat hallgatták, átestek a kötelező, különösen szigorú orvosi vizsgálatokon. Így jutottak el odáig, hogy március 25-én megtörtént az első szemle, utána pedig — Gödöllőn — megkezdődhettek az ugrások.

Különösen 20 fiú és 5 lány várja nagyon április végét, május elejét. *Érthető, ők a klub újoncai, akik első ugrásuk, az első nagy élmény előtt állnak. Még az sem riasztja el ezeket a lelkes sportembereket, hogy — a közlekedés nehézségei miatt — minden egyes ugrásért kétszer 4 kilométert kell gyalogolniuk a HÉV gödöllői végállomásától az Erzsébet-parkig és vissza.*

— Igéretet kaptunk a vasutasszakszervezettől és Rödönyi Károly vezérigazgató elvtárstól — szólal meg ismét Kertész Zsolt —, hogy négy darab, csehszlovák gyártmányú, PTCH—8-as sporternyővel gazdagodunk. *Ezek ma a világ legjobb, legbiztonságosabb ejtőernyőtipusai közé tartoznak.* Nagyon örülünk nekik, és biztosak vagyunk benne, hogy ezekkel az ernyőkkel még jobb eredményeket érünk el. Kérjük a Magyar Vasutas szerkesztőségét — fejezte be a beszélgetést Kertész Zsolt szakosztályvezető —, írja meg, hogy nagyon várjuk újabb fiatalok, lehetőleg vasutasgyerekek jelentkezését. Minden hétfőn este 18—20 óra között itt vagyunk. Akinek kedve, tehetsége, bátorsága és nem utolsósorban megfelelő fizikai felkészültsége van, azt szívesen látjuk.

MEGÍRTUK. ÉS JÓ VERSENYZÉST KÍVÁNUNK annak a 25 fiatalnak, akik április végén, május elején először lobbantják ki a „selyemgombát" a fejük fölött.



Jobb szociális körülmények

Átadták rendeltetésének Celldömölkön a 946 fős össz-szolgálati öltözőt és mosdót

Hazánk felszabadulásának 25. évfordulója tiszteletére március 20-án *Rödönyi Károly miniszterhelyettes*, a MAV vezérigazgatója ünnepélyes külsőségek között adta át rendeltetésének Celldömölkön a 7,1 millió forintos beruházási költséggel épült új szociális létesítményt. Avató beszédében Rödönyi Károly többek között a következőket mondotta:

— Most, amikor felszabadulásunk 25. évfordulójára készül az ország népe, öröm tölt el bennünket, hogy jelentős országépítési munkánkat a szociális szolgáltatás terén elért eredményeinken túl ismét egy láncszemmel — ezzel a létesítménnyel — tovább gazdagítottuk. *A szombathelyi igazgatóság területén levő jelentős vasúti csomópontok közül elsőként Celldömölk állomáson készült el a valamennyi szakszolgálat dolgozóinak kultúrált, minden igényt kielégítő szociális épülete.* A harmadik ötéves terv éveiben több szolgálati helyen létesítettünk ilyen jellegű épületeket, ezek azonban a kapacitás szempontjából nem érték el a celldömölki öltöző-mosdók nagyságát. Most, amikor annak a jóleső feladatnak teszek eleget, hogy ünnepélyes keretek között üzemeltetésre adhatom át ezt a korszerű, szociális épületet, köszönetet mondok a munkákat végző Vas megyei Állami Építőipari Vállalatnak és a terveket készítő Vas megyei tanács tervező irodájának és azoknak a dolgozóknak, akik számunkra e fontos objektum elkészítését munkájukkal elősegítették. *Köszönetet mondok továbbá azoknak a vasutas dolgozóknak is, akik e létesítmény megvalósítása érdekében eredményesen közreműködtek.*

Ugyanezen a napon még egy új épülettel gazdagodtak a szombathelyi igazgatóság vasutasai. Szombathelyen az igazgatóság központjában távközlési — és biztosítóberendezési székházat, illetve gépi adatfeldolgozó székházat avattak.

Felszabadulási kiállítás

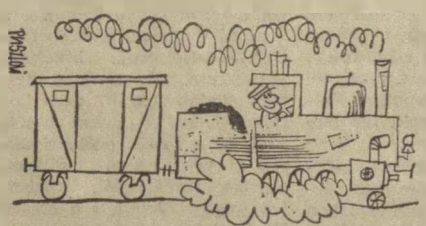
A budapesti vasútigazgatóság kultúrtermében az igazgatóság fejlődését dokumentáló kiállítás nyílt. A dokumentatív anyagot az igazgatóság dolozói gyűjtötték össze, de segítséget adott a Közlekedési Múzeum is.

A gondosan összeállított anyag átfogó képet ad a budapesti igazgatóság 25 éves múltjáról, az újjáépítés éveiről és a vasúthálózat korszerűsítéséről.

A szociális és kulturális fejlődés bemutatásán kívül látható a kiállításon illegális folyóirat, szakszervezeti kiadvány, többek között Mónus Illés által szerkesztett Szocializmus c. folyóirat is, amelyet a harmincas években adtak ki.

Herpai Antal

Első irányvonat 1945 SZEMÉLYVONAT 1945



Egy kocsi krumpli, irány: a Rákóczi út és körút sarka.



— Tessék mondani, merre az étkező-kocsi?

(Pusztai Pál rajzai)

HÍREK

SZAKSZERVEZETÜNK BALATONKENESEI gyermeküdülőjébe 2 szakácsot, 1 cukrászt, 15 konyhai segédmunkást és 12 takarítónőt keresünk. Jelentkezni a következő címen lehet személyesen vagy írásban: Vasutasok Szakszervezete Gyermeküdülője, Balatonkenese — Üdülőtelep.

— A Lenin-centenárium és hazánk felszabadulásának 25 évfordulója tiszteletére Békéscsaba csomópont és Lökösháza állomás KISZ-alapszervezete szellemi vetélkedőt rendezett. A vetélkedőn közel 100-an vettek részt. A békéscsabai fűtőház dolgozói bizonyultak a legjobbaknak.

— HATVAN ÁLLOMÁSON és a vontatási főnökségen az előző évekhez hasonlóan megtartották a Szakma ifjú mestere tanfolyamok vizsgáit. A vizsgázó fiatalok közül Kovács István mozdonylakatos és Kovács IX. István vonatvezető arany fokozatot ért el. Öten ezüst, nyolcan bronz jelvényt kaptak, öt dolgozó pedig dicséretben részesült.

— Gyula állomás öt szocialista brigádja az ünnep tiszteletére szerződést kötött áruvédelem, szakmai továbbképzés, munkafegyelem, gazdaságosság és a szállítási tonnatervek maximális teljesítése érdekében. Öt szocialista brigád közül három arany, egy pedig az ezüst fokozatért küzd.

— A MISKOLCI VONTATÁSI FŐNÖKSÉG „November 7." szocialista brigádja a Vörösmarty Művelődési Házban tartotta hagyományossá váló brigádértekezletét.

— 500 szakszervezeti tisztségviselő tekintette meg március 15-én a Thália Színházban a Magyar kérdés című dokumentum drámát, a szakszervezet kultúrnevelési és sportosztálya szervezésében.

— A jubileum tiszteletére a Vörösmarty Művelődési Házban tartotta hagyományossá váló brigádértekezletét.

— 500 szakszervezeti tisztségviselő tekintette meg március 15-én a Thália Színházban a Magyar kérdés című dokumentum drámát, a szakszervezet kultúrnevelési és sportosztálya szervezésében.

— A jubileum tiszteletére a vontatási főnökség szellemi vetélkedőt hirdet. A benevezés folyamatos. A döntőt július 15-én tartják.

A szerkesztőség üzeni

Volosinovszki János, Czeglédi Sándor Debrecen; Bodon Géza Tápiógyörgye; Berlasz István Somogyszob; Bognár Károly, Dancs József Tapolca; Szűcs Ferenc Hatvan; Markos József Zalaegerszeg; Kalauz Lajos Szentlőrinc; Kiss Károly Miskolc; Boldizsár Gyula Békéscsaba; dr. Bánkfalvy Gyula Szeged; Kiss János Székesfehérvár: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Boldizsár Gyula Békéscsaba; Hoffmann József Veszprémvarsány; Helmeczi Istvánné Szabadszállás; Frikker Márton Újszász; Ignácz Sándor, Zolnai István Bp.: **Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.**

A nőnapi ünnepségekről küldött tudósításokat, leveleket helyhiány miatt közölni nem tudjuk.

A Hivatalos Lapból

A Hivatalos Lapból a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket:

11. számból: 103916/1970. 4. B. Leltározói és rovancsolói szakvizsgák újbóli szabályozásáról szóló utasítás kiegészítése.

Pályázati hirdetmény a békéscsabai, a bodrogolaszi, a kaposvári, a répcseszentgyörgyi és a szegedi MÁV nevelőotthonokba történő növendék felvételekre az 1970/71. tanévre.

12. számból: 103994/1970. AEL A.T. készletek tárolása, nyilvántartása és felhasználására vonatkozó utasítás.

MAGYAR VASUTAS

a Vasutasok Szakszervezetének lapja

Szerkeszti a szerkesztő bizottság

Főszerkesztő: Gulyás János

Felelős szerkesztő: Vass Ferenc

Szerkesztőség: Budapest VI., Benczúr utca 41. Telefon városi: 229—879 üzemi: 19—77

Kiadja és terjeszti a Népszava Lapkiadó Vállalat, Budapest VII., Rákóczi út 54. Telefon 224—818

Felelős kiadó: Gábor Márton. a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója

Csekkszámlaszám: 15.915.001—46

Szikra Lapnyomda

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASÚTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XIV. ÉVFOLYAM, 8. SZÁM Ára 40 fillér 1970. ÁPRILIS 18.

„Lenin élt, Lenin él, Lenin élni fog”



Április 22-e Vlagyimir Iljics Lenin születésének 100.. évfordulója. Olyan centenárium, amely nemcsak a szovjet emberek, a kommunisták ünnepe, hanem az egész haladó emberiségé. Világszerte hatalmas méreteket öltött a készülődés, amelynek méretei szimbólikus jellegűek, s önmagukban is kifejezik Lenin világtörténelmi jelentőségét, a lenini eszmék és a lenini életmű tekintélyét, amely előtt ma azok is kénytelenek meghajolni, akik szemben állnak Lenin ügyével.

Az ünnepségek valóságos tartalma: a leninizmus időszerűsége. Számunkra ez az ünnepi évforduló lényege. A méltó ünneplés jellemzője az, hogy nem választjuk el egymástól Lenint, az embert, s a lenini életművet. Nem szűkítjük le a lenini eszmék és a lenini gyakorlat jelentőségét, és nem tüntetjük fel életművét valami nemzeti marxizmusnak. Mai ünnepeinkre az is jellemző, hogy kerülni tudjuk az üres formaságokat, a kultikus dicsőítéseket, ami teljesen idegen, méltatlan lenne Leninhez, de méltatlan lenne felnőtt társadalmunkhoz is. Lenin emberi közelségbe tudott kerülni a mai kor emberéhez is. Nem merevedett szoborrá, nem vált bálvánnyá, mert egész élete emberi lényeg írtózott ettől.

1920-ban, ötvenedik születésnapján, az őt méltató köszöntők elől dolgozószobájába menekült, s később a következőket mondotta: „Mindenekelőtt, természetesen két dologért kell köszönetet mondanom önöknek: először mai üdvözleteikért, másodszor, s még inkább azért, mert megkíméltek a jubileumi beszédektől. Azt hiszem, hogy talán így fokozatosan, persze nem egyszerre, bevezetjük majd a jubileumoknak megfelelőbb módját, amely egészen más lesz, mint az eddigi szokásos, s remélem, hogy a jövőben általában meg fognak kímélni minket az efféle jubileumi ünnepségektől. Pártunk most esetleg igen veszélyes helyzetbe kerülhet, olyan ember helyzetébe, aki elbízta magát. Ez meglehetősen ostoba, szégyenletes és nevetséges helyzet. Ismeretes, hogy politikai pártok kudarcait és hanyatlását igen gyakran olyan helyzet előzte meg, amelyben ezek a pártok elbizakodhattak. Befejezésül azt kívánom, hogy pártunkat semmi szín alatt sem juttassák egy elbizakodott párt helyzetébe.”

Már nem kötelez bennünket személyes tapintat, de kötelez Lenin fenti figyelmeztetése, mely nem csupán személyes szerénység, hanem történelmi tapasztalatként megfogalmazott politikai követelmény.

A nagy, a korszakos tetteket emberfelettinek nevezzük, azt jelezve, hogy valami rendkívüli történt, amit különösen ki akarunk emelni. Így emeljük ki Lenint is megőrizve annak a forradalmárnak képét, aki mindig a forradalmi feladatok forradalmi megoldásának útját kereste, akinek elméleti géniusza a jelenkori világ egész arculatán forradalmi változásokat hozott létre. Azt a gondolkodót, aki kidolgozta a tudományos kommunizmust, aki a forradalmi materialista dialektikát ideológiai-elméleti fegyverré tette. Benne és vele méltatjuk azt a forradalmárt, aki a világ első győztes szocialista forradalmának volt vezetője, az első proletár államnak volt a megalapítója, aki minden tettében következetes volt a proletár internacionalizmus zászlajához.

Ünnepi megemlékezéseink célja lenini módon folytatni a lenini életművet, számotvetni a ránk hagyott eszmei és politikai örökséggel, előbbre lépni az életmű gyakorlati folytatásában, megvalósításában.

„Nincs felemelőbb és nagyszerűbb dolog, mint Lenin követése, nincs magasztosabb feladat, mint a harc ezért az ügyért, amelynek Lenin életét szentelte”. (Az SZKP centenáriumi határozatából.)

Standovár Tibor

Így készült a Keleti csomópont a „kommunista vasárnapra”

Még derültségben sem volt hiány a minap a Verseny utcai kultúrteremben, ahol a Keleti csomópont párt- és KISZ-bizottsága értekezletén *Lándor Ernő*, a pártbizottság titkára, majd *Ács Péterné*, a KISZ-bizottság titkára ismertette a kommunista vasárnap tennivalóit. *A fiatalok önkéntes társadalmi munkájával idézik fel a Lenin-centenárium megünneplésére a „kommunista szombatok” emlékét.* A főnökségek vezetői, tömegszervezeti funkcionáriusok sorra jelentették be, hogy milyen munka végzését tervezik erre a napra.

— Még délelőtt beszélgettem *Vass Lajos* állomásfőnökkel — mondta *Ördög Kálmán*, a pályafenntartás XIV. szakaszának pályamestere —, s közöltem, hogy szakaszunk elvégzi a régóta vajúdó II-es torony munkálatait, most *Alföldi László* szavai alapján meglepetten hallom, hogy az állomás „eltulajdonította” tőlünk ezt a vállalást, s mi most újabb gondok elé nézünk.

Vass Lajos mosolyogva ismerte el, hogy „van valami a dologban”, de azt is közölte — közbeszólás formájában —, hogy ezt már délelőtt is megbeszélték, hogy

kőműves szakembert a szakasz ad, hiszen a bontási munkálatok elvégzésénél feltétlenül szükséges a munkavédelmi intézkedésekben járatos munkavezető.

Végülis „elült a vihar”: az állomás és a XIV. szakasz megegyezett abban, hogy közös erővel végzi el ezt a feladatot.

Alföldi László, a Keleti állomás alapszervezeti KISZ-titkára egyébként arról is beszélt, hogy fiataljaik ezen a napon az elszórt féktuskókat összegyűjtik és elvégzik a vágányok közötti takarítást.

— Április 12-én teljes üzemvitelt vállalunk — jelentette be *Nagy László*, a Villamosfenntartási Főnökség KISZ-alapszervezetének a titkára. — Egyaránt elvégezzük a felújítási, beruházási, fenntartási munkálatokat. Annak a felismerésnek a jegyében, hogy a szolgálati főnökségek egymásra utaltsága a felnőttek munkáját is szükségessé teszi, mind a KISZ-tagok, mind a felnőtt dolgozók soraiban a szervezés jól halad.

Boros Árpád, a műszaki kocsiszolgálat KISZ-alapszervezetének szervező titkára elmondta, hogy vállalják a kocsijavításokat és a kocsitisztítást, itt ugyanis elkel a segítség.

Zácsfalvi Győző, a műszaki kocsiszolgálat helyettes főnöke bejelentette: a létszámhoz viszonyítva 25 százalékosnak látszik a szervezettség, tehát

a KISZ-tagok és az idősebbek sorából mintegy 170—175-ten jelezték, hogy kiveszik részüket a „kommunista vasárnap” feladataiból.

Felvetette azt a problémát, hogy a szakszolgálati vezetők, művezetők és részlegvezetők irányító munkája is döntő a vasárnapi munka sikere szempontjából. Kérdéses, hogy munkájukat hogyan lehet elszámolni, hogy lehet az ő kiérdemelt bérük feltüntetésével is emelni a csomópont e napon teljesített teljes bérösszegét, amelyet majd a szolidaritási alap javára ajánlhatnak fel?

Vass Lajos állomásfőnök felhívta a figyelmet néhány olyan vállalási lehetőségre, amelynek fontos jelentősége lenne:

— A minap csendes sétát tettem a pályaudvar területén — mondta. — Azt tapasztaltam, hogy a tél nyomaival még itt is, ott is találkozni lehet nálunk. *A balesetveszélyes elfekvő féktuskók összeszedésén túl, a pályatestek alapos kitakarítására nagy szükség lenne.* Egyébként ígérem, hogy a műszaki kocsiszolgálat munkájának elősegítésére a kocsibeállítást megszervezzük.

Kovács Attila, a BBFF főnöke arra tett ígéretet, hogy a szakaszok téli rongálásainak javítását elvégzik szolnoki, ferencvárosi és az északi viszonylatában.

Kubinyi Ida, a Keleti-állomás üzemmérnöke, a KISZ-vb ifjúmunkás titkára, felhívta a figyelmet: a felajánlásokat szombaton közöljék vele az illetékesek, hogy a csomópont egész tervét még vasárnap előtt felterjeszthessék az illetékeseknek.

Ács Péterné, a KISZ-bizottság titkára adott választ néhány felvetődött kérdésre, s külön is hangsúlyozta:

a „kommunista vasárnap” a legteljesebb önkéntesség alapján szerveződik.

Közölte, hogy a szervezésre azért maradt feltűnően kevés idő, mert a vezérigazgatóság főosztályán későn adták ki a hivatalos felhívást.

Maros László

A Keleti csomóponton 376 fő dolgozott 2445 munkaórát teljesítve. Többek között mozdonyjavítási, karbantartási, épületbontási és kocsijavítási munkálatokat végeztek el. Dicséret illeti őket! (A szerk.)

Közlekedési újítási kiállítás

Hazánk felszabadulásának 25. évfordulója alkalmából a *Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium* és a *Közlekedési Múzeum* közlekedési újítási kiállítást rendezett, amelyet ünnepélyes külsőségek között *dr. Mészáros Károly miniszterhelyettes* nyitott meg.

— Az utóbbi tíz évben a KPM területén megvalósított újítások és találmányok 1 milliárd forint megtakarítást eredményeztek, az újítók 70 millió forint újítási díjat kaptak kézhez. A beadott újítások száma 548 ezer volt, amelyből 240 ezret valósítottak meg — mondotta többek között Mészáros Károly miniszterhelyettes.

A KPM nevében Máthé István osztályvezető üdvözölte az ünnepség részvevőit, majd ezt követően

80 arany, 61 ezüst és 140 bronz „Kiváló Újító” jelvényt és a vele járó pénzjutalmat átadták az újítóknak.

A kitüntetettek nevében Fogarasi Béla aranyérmes újító mondott köszönetet.

Ügyes, tetszetős a kiállítás. Figyelmet érdemel Baji Bélának, a Dunakeszi Járműjavító dolgozójának önműködő villamosfűtési hőfokszabályozó szerkezete, amely a kocsifülkébe építve 1 fok differenciával állandó értéken tartja a kocsi hőmérsékletét.

A műszakiak hosszan tekintgetik Fülle Endre nyugdíjas főtanácsos ultrahangos kocsitengely vizsgálóját, mely impulzusos visszhangrendszert alkalmaz hanghullámokkal. A hibahely eltérő visszhangja, azaz a hullámhossz nyomravezető.

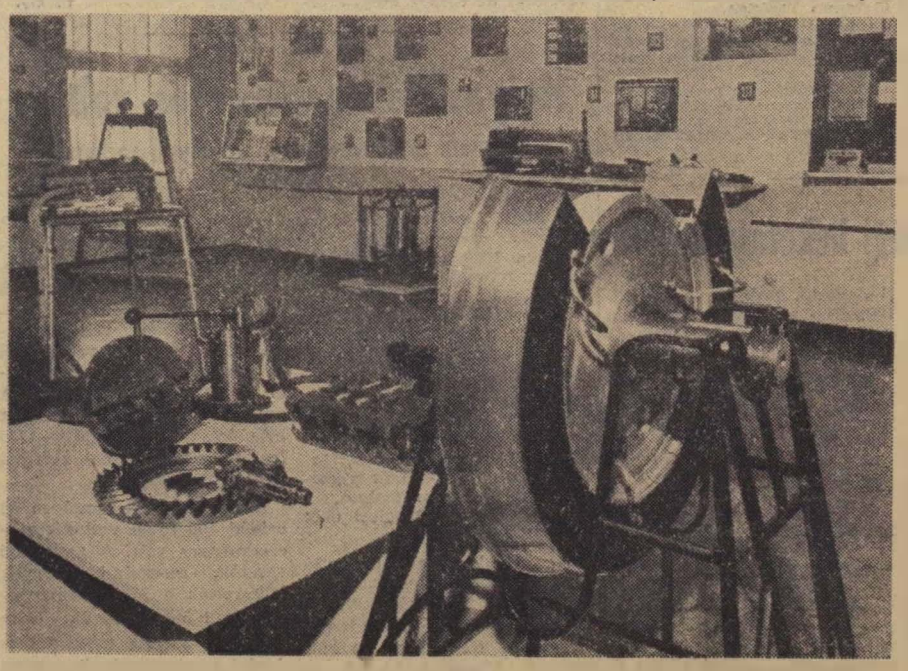
Értékes és ötletes Kilyénfalvi Béla mérnök (TBÉF) vonatbefolyásoló és éberségellenőrző berendezése. A külföldön már nem új, de rendszerében mégis újszerű megoldás fő jellemzője, hogy a mozgó jármű folyamatosan kapcsolatban van a vonal jelzőivel. A jármű berendezése ügyel — a vezetőtől függetlenül — a pályafoglaltságra és érzékeli a jelzők parancsait.

Tehát egy megállj parancsot akkor is végrehajt a berendezés, ha a vezető ilyen, vagy olyan oknál fogva nem tényked.

Érzékeli azt is, ha más jármű van a vonat, a menet előtt. Megakadályozza az utólérést és a balesetveszélyt jelentő jelző meghaladást.

Elsősorban a szakembereknek, de az egyszerű szemlélőnek is élményt jelent a kiállítás megtekintése, amely Budapesten május 20-ig, vidéken pedig az igazgatósági megyeszékhelyeken tekinthető meg.

Gergely József



A kiállítás egy részlete.
(Wahr János felvétele)

DICSÉRETET ÉRDEMEL

1970. február 20-án közlekedett 6337 sz. személyvonat Rákosligeten — megállás közben elszakadt. *A vonaton utazó Szabó Ignác, az Északi Járműjavító fiatal dolgozója gyors és ügyes munkával szükséglapcsolást teremtett, és a vonat rövid tartózkodás után folytathatta útját.*

Dicséret illeti a szolgálatkész, ügyes fiatalembert.

Horváth Lajos

Tartalomból:

Helyes kezdeményezés volt
(2. oldal)

Akik megbecsülik a fillért...
(3. oldal)

Emlékezés a menetirányítás kezdetére

Levél egy szovjet vasutastól
(4. oldal)

Leninre emlékezünk
(5. oldal)

Közös erővel
(6. oldal)

Kitüntetések

A magyar forradalmi munkás—paraszt kormány kiemelkedő munkássága elismeréseként Tóth János műszaki főintézőt, a szombathelyi vontatási főnökség dolgozóját az

ÁLLAMI DÍJ III. FOKOZATÁVAL

tüntette ki.

A Népköztársaság Elnöki Tanácsa hazánk felszabadulásának 25. évfordulója alkalmából, népünk szabadságáért és a szocializmus építéséért végzett eredményes munkásságuk elismeréséül a

MUNKA ÉRDEMREND ARANY FOKOZATA

kitüntetést adományozta: Benkovits Dezső a GYSEV vezérigazgatójának, dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszternek, dr. Csohány Endre MÁV jogi ügyintézőnek, Gyócsi Jenő, a vasutasszakszervezet elnökének, a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium Vasúti Főosztálya szakosztályvezetőjének. A

MUNKA ÉRDEMREND EZÜST FOKOZATA

kitüntetést kapták: Ádám Sándor a Landler Jenő Járműjavító Üzem osztályvezetője, Csamangó Henrik nyugdíjas, Gábor Zoltán a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium Pártbizottságának titkára, Gáspár Sándor a MÁV Anyaggazdálkodási és Ellátási Igazgatóságának vezetője, Pataki Béla a Landler Jenő Járműjavító Üzem osztályvezetője. Pánti Béla nyugdíjas, a vasutasszakszervezet alelnöke. Pusztai Ferenc a MÁV Bevételellenőrzési, Visszatérítési és Kártérítési Hivatal vezetője, Szakos István a Hámán Kató Vontatási Főnökség vezetője, Tölgyes Lajos a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium Vasúti Főosztálya szakosztályvezetője, Feleki Pál a Kecskeméti MÁV Pályafenntartási Főnökség vezetője, Bial Bertalan a MÁV Miskolci Főépítésvezetőség Igazgatási Csoportjának vezetője, Katona Lajos a MÁV Szerencsi Vontatási Főnökség vezetője, Vanyó János a Szerencsi MÁV Vontatási Főnökség vezetője, Vargyasi Andor a Miskolci MÁV Vasútigazgatóság osztályvezetője, Karf József a MÁV Székesfehérvári Pártbizottságának titkára. Molnár Géza, Pusztaszabolcs állomás menetirányítója, Domonkos Miklós a MÁV Soproni Vontatási Főnökség vezetője, Fekete Sándor, Debrecen állomás főnöke, Hajdu Béla a Debreceni MÁV Vasútigazgatóság előadója, Jónás Imre a Debreceni MÁV Vasútigazgatóság osztályvezetője, Szegedi Nándor a Debreceni MÁV Vasútigazgatóság vezetője, Lakatos Ferenc, a Komáromi Vontatási Főnökség művezetője, Bolcsó János, Cegléd állomás főnökhelyettese, Katkó Elemér Záhony állomás szb-titkára, Pálosi István Záhony állomás Pártbizottságának titkára, Vajda Gyula Bátaszék állomás főnöke, Pintér János Szombathely MÁV Vasútigazgatóság műszaki főelőadója, Gerőfi Tibor Zalaegerszeg állomás vasútőr parancsnoka.

A Földalatti Vasút építésében kifejtett eredményes munkásságáért: Sikolya Ferenc mérnök tanácsos, MÁV Tervező Intézet A

MUNKA ÉRDEMREND BRONZ FOKOZATA

kitüntetést kapták: Patkovszky Béla Budapest Józsefváros állomás csoportvezetője, Sipos Sándorné a MÁV Utasellátó Vállalat tanácsadója, Bagi István Villány állomás jegykiadója, Petrák Mihály sorompóőr, Kecskemét Pft. Főn., Erdősi György a Szegedi MÁV Pályafenntartási Főnökség raktárosa, Szalados Emil a Makói MÁV Vontatási Főnökség művezetője, Nagy Lajos Bicske állomás vezetője, Beliczki István a Debreceni MÁV Vasútigazgatóság főelőadója. I. Kiss László a Debreceni MÁV Vontatási Főnökség mozdonyvezetője, Kovács István a Szolnoki Járműjavító Üzem főintézője, Nagy Imre a Debreceni MÁV Járműjavító Üzem kocsilakatosa, Bállnt József a MÁV Hatvani Pályafenntartási Főnökség vízvezetékcsoport vezetője. Molnár János Balatonboglár állomás raktári munkása, Jávor Nándor a Szolnoki MÁV Járműjavító Üzem igazgatója, Krojdla Ilona Szolnok állomás számviteli vezetője, Eklics Gyula Dombóvár állomás vonatvezetője, Kakas József Kurd állomás szertárvezetője, Mező László a Dombóvári MÁV Pályafenntartási Főnökség vezetője, Kővári Antal Sárvár állomás vezetője, Oláh Ferenc Veszprém állomás főkalauza, Tóth Ernő a Szolnoki Járműjavító Üzem üzemvezetője.

A Földalatti Vasút építésében kifejtett eredményes munkásságáért: Bánki Kálmán ellenőr, MÁV Távközlési és Biztosítóberendezési Építési Főnökség.

Hazánk felszabadulásának 23. éves évfordulója alkalmából a

„SZAKSZERVEZETI MUNKÁÉRT" JELVÉNY ARANY FOKOZATA

kitüntetéseket az alábbiak kapták: Szabó Antal a Vasutasok Szakszervezetének főtitkára, Kovács Kálmán pol. munkatárs (Szakszervezeti Központ), dr. Titton Pálné ügyvitel ellátó (Szakszervezeti Központ) Beniczki Istvánné ügyviteli ellátó (Szakszervezeti Központ), Kocsis Lajos gépkocsivezető (Szakszervezeti Központ), Bónis Lajos (GySEV Igazg.), Doma Sándor (Bpest Területi Bizottság), Tóth Margit (Bpest Területi Bizottság), Härter Ferenc (Rákosrendező áll.), Szabári Bertalan (Hámán Kató Vont. Főn.), Városi István (MÁV Gépjavító Ü.), Kábik Ödön (Tata áll.), Décsey Samu (Tapolca Vont. Főn.), Lacsán Ferenc (Szegedi MÁV Művelődési Otthon), Kondorosi József (Szeged Pft. Főn.), Szabó Ferenc (Miskolc Vasútig.), Ari István (Debrecen Ép. Főn.), Szikszai József (Debrecen Területi Bizottság), Török Ferenc (Püspökladány áll.), Donka József (Debrecen Déli Pft. Főn.), Mándi Jánosné (Nyíregyháza áll.), Császár Erzsébet (Kaposvár Vont. Főn.), Bérczi Lajosné (Keleti Vill. Fennt. Főn.) A

„SZAKSZERVEZETI MUNKÁÉRT" JELVÉNY EZÜST FOKOZATA

kitüntetéseket kapták: Molnár Lászlóné ügyviteli ellátó (Szakszervezeti Központ), Vona József gazdasági ügyint. (Szakszervezeti Központ), Újvári István gépkocsivezető (Szakszervezeti Központ), Sommer Pálné gazdasági ügyint. (Szakszervezeti Központ), Keszei László csop. vez. (VSZTO), Rajnai Rezső instruktor (VSZTO), Bruckner Károly (GYSEV Ig.), Csaba Gyuláné (Debreceni Jj. Ü.), Kiss Lászlóné (Debreceni áll.), Molnár Jenő (Debreceni ig.), Mohán József (Záhonyi Vont. Főn.), Eszenyi János (Záhonyi Beruh. Int. Biz.), Halász Lajosné (Debreceni áll.), Máté Lajos (Nyíregyháza Pft. Főn.), Pákey Béla (Debrecen Ép. Főn.), Szigethy Ferencné (Utasellátó Ü.), ö. Tatár Jánosné (Pécs), Lengyel Mártonné (Kecskeméti Pft. Főn.), Ziegler Károlyné (Záhony áll.).

Ezen kívül több száz szakszervezeti tisztségviselő kapott „Szakszervezeti Munkáért" oklevelet.

A vasúti újítómozgalom szervezése, segítése terén végzett eredményes munkásságuk elismeréséül a közlekedés- és postaügyi miniszter

KIVÁLÓ VASUTAS

kitüntetésben részesítette: Váczi Sándor műsz. főintézőt (1. Tervgazd. és Műsz. Fejleszt. Szakoszt.), Szomodi Mihály műsz. főfelügyelőt (6. Ép. és Pft. Szakoszt.)

A közlekedés- és postaügyi miniszter a

KÖZLEKEDÉS KIVÁLÓ DOLGOZÓJA

kitüntetést adományozta: Rózsahegyi György int. (MÁV TBÉF), Kovács József ell. (Bp. Ép. Főn.), Winczheim Károly műsz. főint., (MÁV Kitérőgyártó Ü. Gyöngyös), Lengyel Imre mérn. főint., Pál József mérn. főint., Divinyi Sándor mérn. tan. (MÁV Tervező Intézet), Pázmány András mérn. tan. (Északi Jj. Ü.), Nagy Béla m. főint. (Székesfehérvári Jj. Ü.), Tóth József segédell., Ványa László int., Kiss János műsz. főint. (MÁV TBÉF).

Az egészségügyi miniszter az

EGÉSZSÉGÜGY KIVÁLÓ DOLGOZOJA

kitüntetést adományozta: Albert István főell., (MÁV Kórház), dr. Simon Ákos orv. főtan. (Szeged Vasútig.), dr. Sturmann Zoltán orv. főtan. (Misk. Vasútig.), P. Tóth Barna csop. vez. (MÁV Közeg. Int.), Szokob Ferencné mosodavez. (MÁV Tüdőgyógyint.).

A külkereskedelmi miniszter a

KÜLKERESKEDELEM KIVÁLÓ DOLGOZOJA

kitüntetést adományozta: Tölgyes Lajos főigazgatónak (7. Gépészeti Szakoszt.), Sólyom József főfelügy. (8. Forgalmi Szakoszt.), dr. Zelenai Károly tan. (11. Keresk. Szakoszt.), valamint Miniszteri Dicséretben részesült: Bákési Rezső főfelügy. (Debrecen Vasútig.).

A közlekedés- és postaügyi miniszter **MINISZTERI DICSÉRETBEN 142** vasútas dolgozót részesített.

A közlekedés- és postaügyi miniszter helyettese, a MÁV vezérigazgatója 148 dolgozónak adományozott **VEZÉRIGAZGATÓI DICSÉRETET.**

TÓNI BÁCSI BÚCSÚZIK



Szeged állomás valamennyi dolgozója búcsúzik a nyugdíjba vonuló *Garamvölgyi Antaltól*, az állomás közismert Tóni bácsijától, a példamutató és fegyelmezett vonatkísérőtől. Búcsúzik tőle aranykoszorús brigádja, melynek oktatója, nevelője és segítője volt. Jó munkája jutalmául egy alkalommal *Kiváló dolgozó oklevéllel*, négy alkalommal Kiváló dolgozó jelvénnyel tüntették ki. 1958-ban a *Munka érdemérem bronz* fokozatát kapta meg, s 1969-ben a *Kiváló vasutas* jelvényt is kiérdemelte.

Jó pihenést kívánunk Tóni bácsinak.

A vasutas szakszervezet 25 éves történetéből

V.

A szakszervezet 1947. december 1—3 között tartotta II. kongresszusát a Vasas-székház dísztermében. A kongresszuson részt vettek a *Szovjetunió, Csehszlovákia, Románia, Jugoszlávia* és *Ausztria* vasutas-szakszervezeteinek küldöttei is. A kongresszus a munkásegység jegyében ült össze, és hitet tett a Szakszervezeti Világszövetség célkitűzései mellett.

Mint a beszámoló megállapítja, a felszabadulástól a kongresszusig mintegy 560 millió forintot fordított a közlekedési kormányzat a megrongált vasút. a lebombázott, felgyújtott műhelyek és fűtőházak felépítésére, mozdonyokra, mosdókra, öltözőkre, fürdőkre, laktanyákra. Biztosították a vasutasok kedvezményes téli tüzelőellátását, sok milliót fordítottak a munkafeltételek javítására.

Egy üzem egy szakszervezet

A kongresszus kimondotta, hogy a szakszervezetnek a demokrácia és a szocializmus iskolájává kell válnia, a vasutas szakszerűség és fegyelem iskolájává és egyidejűleg képviselnie kell a vasutasság minden jogos gazdasági, kulturális, valamint politikai érdekeit.

Ebben az időben 215 szakszervezeti helyi csoport és 138 üzemi bizottság működött. A helyi csoportok irányítása alatt 3169 bizalmi dolgozott, akiket az üzemekben a főbizalmiak fogtak össze.

A kongresszus elfogadta a szakszervezet alapszabályát, amely többek között még kimondja, hogy a szakszervezetnek rendes tagokon kívül pártoló tagjai is lehetnek, s akik felvételéről a központi vezetőség dönt.

1947—48 a fordulat éve volt a magyar népi demokrácia történetében. A munkás-paraszt demokratikus diktatúra proletárdiktatúrává fejlődött át. *A munkásosztály lett a hatalom kizárólagos birtokosa. aki azonban bevonja a hatalom gyakorlásába a szövetségeseit is.* Megváltoztak a termelési viszonyok. A népgazdaság döntő területein az ipar többsége, a közlekedés, a kereskedelem nagy része a szocialista állam tulajdonába került.

A proletárdiktatúra győzelmével a szakszervezetek előtt megoldásra váró feladat volt a szakszervezetek helyének. szerepének elméleti megalapozása a proletárdiktatúra rendszerében. *E feladat megoldásához az első döntő lépést a szakszervezetek 1948 októberében tartott XVII. kongresszusa tette meg. Kimondotta mindenek előtt az iparági szervezkedést. Az üzemekben, intézményekben az „egy üzem — egy szakszervezet" elve valósult meg.*

Mozgósítás a gazdasági építő munkára

Az üzemi bizottságok szerepe is megváltozott. A szakszervezetek alapszervezetei lettek. A gazdasági vezetés olyan partnereivé váltak, amelyek képesek az üzem összdolgozói érdekében fellépni. Másrészről támogatni tudták a gazdasági vezetést azzal. hogy egységes szervezet útján mozgósították a dolgozókat a népgazdasági tervek teljesítésére.

Sor került az egységes alapszabály kiadására, a segélyezés egységesítésére, az önkéntes tagdíjfizetés bevezetésére.

A kongresszus középpontjában — az iparági szervezkedés mellett — a szakszervezetek viszonya az államhoz, a termeléshez volt. A szakszervezetek fő feladatát a gazdasági építőmunkára való mozgósításban jelölte meg.

A kongresszus jelentőségének megfelelően foglalkozott az érdekvédelemmel is. *Mint egyik legfontosabb feladatot, jelölte meg a hagyományos érdekvédelmi tevékenység folytatását.* Figyelembe véve, hogy az egyéni szakmai érdekeket egyeztetni kell az össztársadalmi érdekkel. A kongresszust követően a vasutasszakszervezetben is több szervezeti változásra került sor. Azokon a helyeken, ahol a dolgozók létszáma miatt az üzemi bizottság a tagságot nem tudta megfelelően átfogni, a munka jobbá tétele érdekében az üzemi bizottságok irányítása mellett műhelybizottságokat szerveztek.

Ugyanebben az időben egyéb szervezeti változásra is sor került. *Megszüntették a szaktitkárságokat és helyettük létrehozták a központi vezetőség irányítása alatt működő osztályokat.* Az alapszervezetek közvetlen instruálását a vonalfelelősök látták el.

Az osztályokat munkaterületek szerint alakították ki. A területi titkárságokat területi bizottságokká szervezték át, ahol egy-egy munkaterületen külön reszortfelelősök dolgoztak. *1951-ben a SZOT XVII. kongresszusi határozata értelmében a hajósok és a légiközlekedés dolgozói kiváltak a szakszervezetből.* Ettől fogva a szakszervezet Vasutasok Szakszervezete név alatt működik.

A nyugdíjtörvény

1951. január 1-én áttértek az egységes, 1,5 százalékos tagdíjfizetésre. Ezzel egy időben megszűnt az 1 százalékos szociális-kulturális alap fizetése. Az áttéréssel egy időben folyt a SZOT határozata alapján az egységes tagsági könyvek kiadása. Ugyanettől az időtől lépett érvénybe az egységes segélyezési rendszer is.

A szakszervezeti tagság önkéntessége 1948-ig nem érvényesült teljes mértékben, mert a vasúthoz belépő dolgozó szinte mechanikusan szakszervezeti taggá vált, a tagdíjak levonása hivatalból történt. *1948 májusától előbb csak néhány nagyobb szolgálati helyen, majd december 1-től mindenütt rátértek az önkéntes tagdíjfizetésre, sőt, 1949. április 1-től a nyugdíjasok is.* Az önkéntes tagság bevezetése után a taglétszám csökkent ugyan, de a későbbiek során a dolgozók látva, a szakszervezet értük folytatott tevékenységét, ismételten emelkedett.

Erre az időre esik a társadalombiztosítási szolgáltatások nagyarányú fejlesztése, a dolgozók fokozottabb bevonása a társadalombiztosítás irányításába. Ekkor bontakozott ki az üdültetési akció, a közétkeztetés, a szakszervezet kultúrnevelési munkája. Ebben az időben alkották meg a felszabadulás utáni első nyugdíjtörvényt a szakszervezetek bevonásával.

(Folytatjuk.)

Hajrá a nyugdíjhivatalban

A nyugdíjas vasutasok egy részének már kézbesítették s a többiek is hamarosan megkapják a *nyugdíj hivatal* levelét, amelyben ez áll: felemelték a nyugdíját.

Mint ismeretes, 1970. március 1-től a havi 1600 forintnál kisebb összegű ellátásokat kiegészítik.

A *nyugdíj hivatalnak* igen sok dolga volt az elmúlt néhány hónapban, hiszen az volt a szándékuk, hogy a március végén kézbesítendő nyugdíjakat minden érintett az emelt összegben kapja meg.

Kilencvenezer akta

— Február kilencedikén kezdtünk munkához és elmondhatom, hogy március huszadika után mindenki megkapja a felemelt nyugdíját — *mondja Borbély Sándor hivatalvezető.* — Sok munkánk volt, s a hivatal dolgozóinak helytállását, hivatásszeretetét kell kiemelnem mindenekelőtt. *Több mint 90 ezer vasutas aktáit kellett felülvizsgálni és értékelni.*

A Népköztársaság úti épületben valóban rohammunkát végeztek. Év eleje van, s ilyenkor sok az új nyugdíjas is. *Közel háromezren jelentkeztek igényükkel, s bizony az új rendelkezéseket tekintve, komplikáltabb a nyugdíjuk megállapítása, mint azelőtt.*

— A nyereségrészesedést, a túlórát mind figyelembe kell vennünk az összeg megállapításánál, s ezt bizony nem egyszer utólag közlik velünk. Ezért egy-egy ember aktáját kétszer-háromszor is elő kell venni.

Növekvő feladatok

Évről évre növekednek a feladatok. Négy évvel ezelőtt még csak 70 600 vasutas „sorsa" volt a kezükben, idén januárban már 94 044 emberé. *A változó jogszabályok, s a felsőbb szervek statisztika iránti igénye pedig sok külön feladatot is jelent.* Bármily örömmel is fogadták tehát a hivatal dolgozói a nyugdíjak emelését, bizony arra is gondoltak, hogy tudják majd ilyen rövid idő alatt megállapítani az új összegeket, minél kevesebb tévedéssel, nehogy felesleges bosszankodást, elkeseredést szüljön a határozat.

A hivatal 82 dolgozója szívvel, lélekkel készült a feladat elvégzésére, s a szocialista brigádok helytállása nyomán befejezték ezt a munkát. *Persze, nem gondoktól mentesen, hiszen Borbély Sándor hivatalvezető szerint a nyugdíjhivatalnak sem ártana egy kis fiatalítás, egy kis műszaki fejlesztés is jó lenne, mert a gyarapodó nyugdíjasok ügyeinek gyors és pontos intézése egyre inkább a korszerű gépeket igényli.* A megnövekedett feladatokat ma még meg tudták oldani — lelkesedéssel. De holnap?... S erre is kell gondolni.

L. Gy.

Készülődés az ifjúsági béketalálkozóra

A XIV. vasutas-, postás- és közlekedési ifjúsági béketalálkozót az ország nyugati legnagyobb kultúrközpontjában, 1970. június 28-án, Szombathelyen rendezzük. Ez a találkozó felszabadulásunk 25. évfordulója alkalmából mérföldkő is. *Az elmúlt negyedszázad új generációja, szocialista neveltjei fognak most össze, hogy demonstrálják békeakaratukat.* Az ifjúság célja, politikai akarata szocialista társadalmunk fejlődésének új szakaszában különös jelentőséggel bír.

Ezek a már hagyományossá vált tárcán belüli ifjúsági találkozók megismertetik a résztvevőket az ország nagy kultúrközpontjaival, hiszen Budapest, Balaton, Szeged, Debrecen után most Szombathely történelmével ismerkednek a résztvevők.

Ez a találkozó ismét nagy munkát ró a szervezőkre. Érvényesíteni kell a találkozók korábbi tapasztalatait és igazodni kell az ifjúság mai igényeihez.

A találkozóra 11 különvonat szállítja a résztvevőket az ország minden területéről. Sikerének biztosítéka a megnyilvánuló lelkesedés és eddig végzett eredményes munka, amellyel Szombathely város, valamint a szombathelyi vasútigazgatóság vezetői és dolgozói segítik a találkozó megszervezését.

Helyes kezdeményezés volt...

Szocialista brigádvetélkedő az anyagszerkezelési szolgálatnál

A MÁV Landler Jenő Osztószertár szakszervezeti bizottsága 1969 IV. negyedévében megvizsgálta és tárgyalta a szocialista brigádok helyzetét, a vállalások teljesítését, s azokat a problémákat, melyek a brigádok életében jelentkeztek.

Helyes volt ez a vizsgálat annál is inkább, mert az anyagszerkezelési szolgálaton belül a Landler Osztószertárban indult meg először a szocialista brigádmozgalom, s érezték, hogy ez kötelezi őket a továbblépésben.

Az új keresése indította őket, amikor hazánk felszabadulásának 25. évfordulójára szellemi vetélkedőt kezdeményeztek a főnökségen a szocialista brigádok között. *A felhívásra kilenc brigád jelentkezett. Rövidesen csatlakozott a Központi Szertár 18, az Északi Osztószertár 5 szocialista brigádja is.* A vetélkedő öt témakört ölelt fel. A döntő április elsején volt. Egy-egy főnökséget öt fős brigád képviselt. *A versenyből az Északi Osztószertár csapata került ki győztesen.* A nyilvános döntőn részt vett brigádok 2500—2000—1500 forint jutalmat és belföldi üdülőjegyet kaptak.

A vetélkedő — amelyen 32 brigád 300 fővel vett részt — eredményes volt. A gazdasági vezetők, mozgalmi szervek felkarolták a jó kezdeményezést, ami úgy érezzük, hogy gyümölcsözni fog, mind a gazdasági eredményeknél, mind a szocialista brigádmozgalomban.

Az Ön igénye szerint



Szervezünk társasutazásokat.

Biztosítunk szállást, étkezést stb.

Adunk bérbe személygépkocsit.

Esküvőre, névnapra és utazásra Volán- és Mini-taxik állnak rendelkezésre:

Telefon: 128—400.

Részletes felvilágosítás központi irodánkban:

VOLAN TOURIST

Bp. V., Lenin krt. 98.
Telefon: 329—393.
314—902.

Akik megbecsülik a fillért...

Sajátként ápolják a közös mozdonyt

Nevüket hiába keressük majd a rövidesen nyilvánosságra kerülő kitüntetett, kiváló csomópontok listáján. Az állomás lemaradását Miskolcon sem pótolhatják a vontatási többlet teljesítmények. *Mégis azt kell mondanunk: a vasút 1969. évi szocialista munkaversenyének legjobbjai sorában helyük van a miskolci vontatási főnökség dolgozóinak is.*

„Aki á-t mond — mondjon b-t is!" — tartja a szólás. A vontatási dolgozók eredményeinek ismeretében ez igazán nem gond, hiszen teljesítményeik a fenti megállapításunk mellett tanúskodnak.

A jubileumi versenyben 110 brigád vett részt

— Ha nem is leszünk a kitüntetett szolgálati helyek között, ezúttal sincs miért szégyenkeznünk — mondta Szilágyi János, az szb. termelési bizottságának vezetője. — *A „Kiváló csomópont" célkitűzés reánk jutó részét minden tekintetben teljesítettük.* A múlt évben már 110 brigádunk vett részt a jubileumi versenyben, összesen több, mint ezer dolgozóval.

Közismert, hogy a miskolciak valósították meg elsőként a villamos- és Diesel-mozdonyok egy fős kiszolgálásának rendszerét, és sikerrel vezették be a sorozatra vezénylést is.

Aki ismeri *Kecskés László*t, a főnökség vezetőjét, tudhatja, hogy nem kenyere a dicsekvés. Szerényen, csak a tényekre szorítkozva válaszolt kérdéseinkre. Így tudtuk meg, hogy a gazdaságos mozdonyfelhasználás tervét 100,7 százalékra teljesítették. Az üzemeltetési költségek csökkentésében 102,7 százalékos eredményt értek el, míg 104,9 százalékra teljesítették a személy- és teherkocsijavítási tervüket. *Különösen figyelemreméltó a termelékenységi eredményük: a 110,17 százalékos egy szolgálati órára jutó járműkilométer.*

Sok kicsi sokra megy

Azt már a teljesítményadatokból maguknak kellett „kihámozni", hogy a múlt évben elért 62,3 millió 100 etkm teljesítményük 86 százalékot jelentett a miskolci igazgatóság vontatási összeredményében, és hogy ennek a magas teljesítménynek 78 százalékát már a főnökséghez tartozó villanymozdonyok produkálták. Kiderült az is, hogy ennél a főnökségnél olyan emberek dolgoznak, akik megbecsülik a fillért... *Minden elszállított tonnánál hét fillért takarítottak meg az üzemeltetési költségben.* Ámde, sok kicsi sokra megy: gondos gazdálkodásuk 4,3 millió forint megtakarítást eredményezett 1969-ben a vasútüzem számára.

Nehéz lenne kiszámítani, hogy utazó személyzetük legjobbjai magasfokú éberségükkel milyen arányú károsodástól mentették meg a vasutat. *Az mindenesetre tény, hogy balesetmegelőzésért a múlt évben a főnökség húsz dolgozója összesen 40 ezer forint jutalmat kapott.* A legnagyobb jutalmat Korányi István mozdonyvezető kapta (7000 forintot), aki Hatvan állomásra bejárva, helytelen váltóállítást észlelt, és gyorsvonatát idejében megállítva, súlyos katasztrófát hárított el.

— Sokan úgy gondolják, könnyű a mi dolgunk. Kitűnően képzett, ütőképes törzsgárdával rendelkezünk és korszerű gépekkel dolgozhatunk — jegyezte meg *Hegedűs János* főnökhelyettes.

— Talán nem így van? — kérdeztük.

— De igen. A helyzetünk mégis bonyolult — felelte. — A legtöbb gond a gépeinkkel van. Túlságosan vegyes az üzemünk. Javító kapacitásunkat ez igen nehéz feladatok elé állítja. Gazdasági eredményeinket hátráltatja, hogy még gőzmozdonyokkal is dolgoznunk kell...

— De a törzsgárdájuk csak egységes?!

— Általában igen. Hiszen több olyan kiváló szocialista brigádunk van, mint a Gagarin komplexbrigád, amelynek *Orosz János* a vezetője, vagy a *Katona Lajos* által vezetett November 7. szocialista brigád, amely V 43-as sorozatú mozdonyokkal továbbít expressz-, gyors- és személyvonatokat. Csakhogy nálunk sem mindenütt dolgoznak még olyan öntudatos emberek, mint ezekben a brigádokban. Hiszen a korszerű tecnika, amely most már uralkodó szerepet kapott főnökségünknél, korszerű gondolkodást is követel.

Balesetmentesen dolgoznak

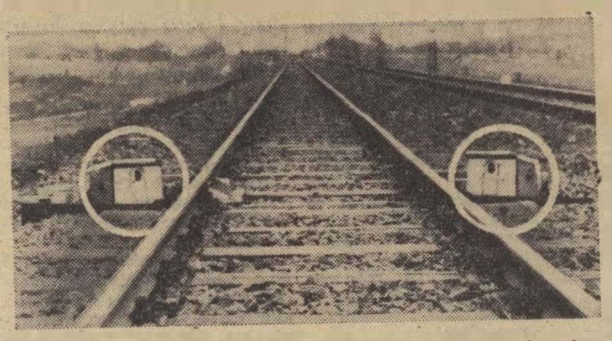
Hogy mire célzott *Hegedűs János* — akkor értettük meg, amikor később alkalmunk nyílt arra, hogy *Katona Lajos* mozdonyvezetővel beszélgessünk. A kiváló brigádvezető, aki a felszabadulás 25. évfordulója alkalmából *Munka Érdemrend* kitüntetés kapott, örömmel számolt be brigádja sikereiről. Többek között arról, hogy két éve balesetmentesen dolgoznak, pedig a 18 villamosmozdony-vezető évente mintegy 2 millió kilométert utazik. Amikor a korszerű munkamódszerekre, a sorozatra vezénylésre terelődött a szó, aggodalom csendült ki a hangjából, amint megjegyezte:

— Mióta nálunk is megszűnt a régi értelembe vett „saját gép", azóta az emberek nem ápolgatják olyan nagy gonddal és szeretettel a mozdonyokat. *Mintha elfelejtettük volna, hogy a mozdony szinte a tükörképünk, s külsejére is adni kell.* Több problémát látok a váltással is. Nem mindenki mondja el őszintén, becsületesen a leváltójának, hogy szolgálata közben milyen problémákat tapasztalt a gépen. Pedig ez mindannyiunk érdeke lenne, hogy elkerüljük az üzem közben váratlanul fellépő és sokszor nagyon kellemetlen problémákat.

Brigádjukon belül nincsen ilyen nehézségük. Most arra törekszenek, hogy a közös gépet mások is sajátjukként ápolják, és az átadásoknál érvényesüljön az az alapvető emberi követelmény, amit becsületességnek nevezünk. Helyesen ismerték fel és joggal igénylik: *ez sem hiányozhat szocialista munkaversenyünk belső tartalmából.*

L. J.

Hőnfutásjelző berendezés a Füzesabony-Miskolc közötti pályaszakaszon



A sínek mellett jobbról és balról az infravörös sugarakra érzékeny kislátószögű érzékelő fejek.

A közelmúltban egy újfajta berendezés próbaüzemeltetését kezdték meg a miskolci igazgatóság távközlési és biztosítóberendezési osztály szakemberei. *A Füzesabony—Miskolc közötti pályaszakasz bal vágányán, Szihalom megálló rakodóhely közelében egy francia (CSEE) cégtől féléves próbaidőre kölcsönadott hőnfutásjelző berendezést szereltek fel.* A munkálatokat a francia gyár kiküldött szakembere irányította.

A jelenleg alkalmazott kocsivizsgálat módszerei lassan már nem felelnek meg az egyre szigorúbb követelményeknek. Ismeretes, hogy a szerelvények állomásokon történő tartózkodásakor a műszaki kocsiszolgálat dolgozói kézzel érzékelik minden egyes csapágytok hőmérsékletét. *A jelenlegi módszer szerint a tengelycsapokat a vonat elhaladása közben a vonali őrhelyek, vagy állomások e célra kijelölt személyzetének kell megfigyelni.* Ha a megfigyelők valamely tengelycsap rendellenes felmelegedését észlelik — füstölés, lángolás esetén —, akkor sürgős intézkedést tesznek a szerelvény megállítására, illetve a következő állomáson az észlelt kocsi kisorozására. Ez a módszer azonban nem jelent teljes biztonságot azért sem, mert a megfigyelést végző dolgozó az elhaladó szerelvénynek csak az egyik oldalát tudja ellenőrizni. *A szerelvény másik oldalának tengelycsapjai csak több kilométer lefutása után figyelhetők meg egy ellenkező oldalra helyezett vonali őrhelyről.*

Ez idő alatt azonban súlyos károk keletkezhetnek a már esetleg izzó csapágycsészében, amely veszélyezteti a biztonságos közlekedést és a kijavítás is nagyobb anyagi költséggel jár. Ennek a megfigyelési módszernek másik hátránya, hogy a csapágytok túlmelegedése csak füstölés, lángolás esetén észlelhető, ami kizárja a megelőzés lehetőségét.

Az új berendezés jelentősége

Az elektronika és az infravörös sugárzás területén elért eredmények lehetővé tették egy olyan készülék üzembe helyezését, amely nemcsak a hőnfutásokat, hanem a kezdődő túlmelegedéseket is jelzi. *A berendezés a felvett információkat először helyileg dolgozza fel a pálya mellett elhelyezett memóriaegységben, majd továbbítja azokat a Füzesabony forgalmi irodájában felszerelt regisztráló galvanométerhez.*

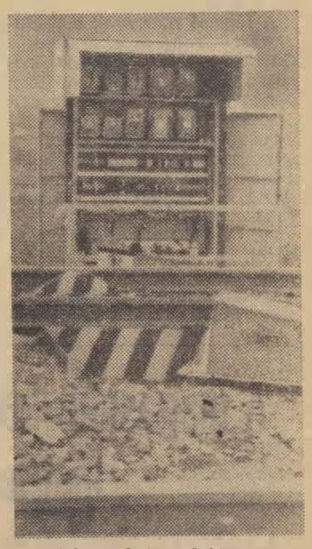
Amikor egy tengely belép a berendezés látószögébe, a csapágytok által kibocsátott infravörös sugárzás az érzékelő cellára összpontosul. Az érzékelő fejek kiválasztják azokat az információkat, amelyek a csapágytok melegedéséből erednek. Ugyanez a folyamat ismétlődik minden egyes csapágytok elhaladásakor. A kiválasztott jelek ezután a forgalmi irodában elhelyezett regisztráló berendezésre kerülnek, ami egy papírszalagra a tengelyhőmérséklettel arányos hosszúságú vonalakat rajzol. Ily módon a berendezés papírszalagra rögzíti a vonat minden egyes csapágyának hőmérsékletét. *A papírszalagra írt jelek nagy mértékű, rendellenes kitérése túlmelegedést jelent.* A vonat elhaladása után a felügyelettel megbízott dolgozó elvégezheti az értékelést. *A szalagra rajzolt vonalak megszámlálása után megállapítható a meglegedő tengely elhelyezkedése a vonatban.*

Mivel a berendezés a jobb és a bal csapágy vizsgálatát szinkronban végzi, a diagramból — a haladás irányának megfelelően — az oldal is megállapítható.

Biztatóak az eddigi tapasztalatok

A berendezés regisztrálását jelenleg Füzesabonyban kocsivizsgálók elemzik. Rendellenesség esetén a forgalmi szolgálattevővel közlik a hőnfutás tényét, aki gondoskodik a vonat kitérőbe járatásáról és a hőnfutott, vagy túlmelegedett kocsi kisorozásáról.

A berendezés eddig jól vizsgázott. Kezdetben csak a



A felvett információ helyi feldolgozására szolgáló memóriaegység

(Trencsánszki Géza felvételei)

csapágyak vizsgálatára volt képes. A miskolci igazgatóság szakembereinek kérésére azonban a francia gyár képviselői alkalmassá tették a berendezést szoruló féktuskók, valamint laposkerekes kocsik lemezrugó hőmérsékletének érzékelésére is. *Az ily módon tökéletesített berendezés a füzesabony—miskolci vonalszakaszon teljes biztonságot jelent a közlekedő vonatok gördülőmozgásban levő alkatrészeinek megfigyelésénél.* Növeli a forgalom biztonságát, és a kocsivizsgálók munkáját is nagy mértékben megkönnyíti.

Reméljük — a féléves próbaidő után — hamarosan találkozhatunk majd ezzel a készülékkel a MÁV többi nagy forgalmú vonalán is.

Kaszala Sándor

„A Magyar Vasutasból értesültünk..."

Forgalmi szolgálattevők és mozdonyfelvigyázók gyümölcsöző együttműködése

Amikor termelési tanácskozásaikon a múlt év eredményeit összegezték Kecskeméten a csomópont dolgozói, emelt fővel tehették ezt. *Kell-e ékesebb bizonyíték annál, hogy a Bács megyei szállítási bizottság külön elismerését fejezte ki a kecskeméti eknek, mert minden felkínált árut elszállítottak.*

Érthető örömmel számolt be a munkáról *Lőrincz Antal* állomásfőnök és *Szénási László*, a vontatási főnökség vezetője.

Teljesítményük 102,3 százalék

Az állomás tényszámai csaknem kivétel nélkül meghaladták a vállalt szinteket. Mivel főként élelmiszeripari termékek berakását végezték az állomáson, a kocsikihasználásban csak 98 százalékot vállalhattak. Meglepően hatott tehát a 102,3 százalékos teljesítés.

— Optimistábbak is lehettünk volna... — jegyezte meg ezzel kapcsolatban az állomásfőnök. — Igaz, gondos kocsiválogatással alaposan megdolgoztunk az eredményért. *Persze, az sem magától jött, hogy a 90 százalékos kocsitartózkodási tervünket 94,04 százalékra teljesítettük és tehervonataink átlagos terhelése a vállalást meghaladva 99,69 százalékra alakult.* A vonatkísérők a megfelelő fordák kialakításával 108,8 százalékos teljesítményt értek el. A vontatási dolgozókkal összehangolt együttműködést valósítottunk meg, így a menetrendszerűségünk is megfelelő volt. Súlyosabb, kirívó baleset nem volt az állomásunkon.

— Tehát minden simán ment?

— Azért nem egészen — felelte Lőrincz Antal. — Az előírt 27 óra helyett csak 29,3 órára tudtuk teljesíteni az idegen kocsik tartózkodási idejét. *De úgy érzem, e kocsik rakva-rakott felhasználása gazdaságilag indokolja ezt a túllépést.* Az idegen kocsik célszerű felhasználása nélkül aligha boldogultunk volna az export feladásokkal...

Tervezett eredményeit jóval túlteljesítette a vontatási főnökség is. *A gazdaságos mozdonyfelhasználásuk 5,4 százalékkal, 100 etkm teljesítményük 7,2, százalékegytonna eredményük pedig 9,46 százalékkal haladta meg az előirányzatot.* Önköltségi tervüket 103,53 százalékra teljesítették.

A dolgozókat megbecsülik

Csupa szám, adat, s mögöttük fél, hogy elvész az ember...

— Nálunk ettől nem kell félni. Megbecsüljük a munkában helytálló dolgozókat — mondta a vontatási főnökség vezetője. — Mégis azt kell mondanom, hogy sokat vállaltunk. Éves viszonylatban nem tudtuk teljesíteni a havi 240 órás szolgálati óra tervünket. *A 284 órás átlag nagy megterhelést jelentett. Sajnos, kényszerültünk erre. Egyszer a sok beteg miatt, másszor a szegedi vontatásiakat kellett kisegítenünk.* Most is Délegyházától Orosházáig, Szolnoktól Kelebiáig dolgoznak a gépeink.

Persze, ami a mozdonyaik kihasználását illeti, azon bőven lehet javítani, hiszen a távolléti idő 33 százalékát ácsorgással töltötték a gépek. Mondogatják is a vontatásiak, hogy miért nem lehet minden állomással olyan hatékony együttműködést kialakítani, mint amit Kecskeméten megvalósítottak. *Itt a mozdonyfelvigyázók és a forgalmi szolgálattevők rendszeresen megbeszélik a tennivalókat, meggyorsították a gépek fűtőházi be- és kijárását.* Anélkül, hogy a menetrendszerűség csorbát szenvedett volna, sok helyi menetet megoldottak a vonatgépek operatív felhasználásával, s így az állomás a 3-as tartalékot le is mondhatta.

A dolgozókkal való fokozott törődés jutott kifejezésre abban, hogy a vontatási főnökségnél is megvalósították a sorozatra vezénylést.

Hasznos tapasztalatcsere

— A Magyar Vasutasból értesültünk arról, milyen sikerrel alkalmazták Nagykanizsán az új vezénylési módszert — mondta a megvalósítás történetéről Szénási László. — Mi is kedvet kaptunk hozzá. *Tapasztalatcserére utaztunk a kanizsaiakhoz, ami nagyon megérte a fáradtságot. Sikerült elérni, hogy most már a mi utazóink is mindig egy hónapra előre ismerik a vezénylésüket és szolgálatukban növekedett a produktív idő aránya.* A régi vezénylési módszer mellett az említett magas teljesítményeinket havi átlagban mintegy 30 órás többlet munkaidővel valósíthattuk volna meg.

Ma már a kecskeméti vontatásiak is szervezési munkamódszer átadónak tekinthetik magukat. Mezőhegyes vontatási dolgozói tőlük vették át a sorozatra vezénylést.

KIVÁLÓ DOLGOZÓ

Csécsei Imréné 1947 óta dolgozik Szeged állomáson. Szakvonali munkája mellett a műhelybizottság gazdasági ügyeivel, valamint a közönségszervezői teendőkkel is foglalkozik. Jó munkája elismeréseként egy alkalommal Kiváló dolgozó oklevéllel, két alkalommal Kiváló dolgozó oklevéllel és jelvénnyel tüntették ki. A közelmúltban vezérigazgatói dicséretben részesült, s megkapta a „Honvédelmi munkáért" érdemérmet is. Ő alakította meg egyébként a Dózsa György szocialista brigádot, melyet a közelmúltban zöldkoszorús kitüntetésre javasoltak.

Ember- és géppazarlás

A 411 067-es számú mozdony személyzete 1970. március 15-én 4.40 órakor jelentkezett Dombóvárott szolgálatba.

Komlóra mentek önköltségbe, és onnan a 6184/b sz. vonatot továbbították Pécsbányára! Komlóról 8.40 órakor indultak, és Pécsbányára 13.56 órakor érkeztek. Onnan ugyancsak gépmenetben mentek tovább Pécsre. Ott a mozdonyfelvigyázó az úgynevezett kijáratra állította őket, hogy adott pillanatban rendelkezésre álljanak.

Vártak... Közben múlt az idő. Az éjszakai mozdonyfelvigyázó nem tudta, hogy ember és gép vár a kijáraton vonatra.

Horváth V. Lajos mozdonyvezető és társa már sokallta a dolgot. Jelentkeztek az éjszakás felvigyázónál, hogy ők vannak és élnek. *De egyben azt is közölték, hogy már beleláradtak a sok munkanélküli munkába.* Telefon ide, telefon oda... — Az lett a nóta vége, hogy gépmenetben visszaküldte őket Dombóvárra.

Elindultak... Abaligeten megint vártak „egy kicsit" 23.07 óráig. Ott megint változott az „ábra"! Godisáról feltolnak egy vonatot Komlóra! — szólt az utasítás.

Mit tehettek? Feltolták. Majd leváltót kértek. Nem jött. Vártak reggelig. Közben elfáradt az ember és a gép, de a rossz vezénylést reméljük, jól kibírták az érdekeltek.

Kalauz Lajos
vonali tartalékos
Szentlőrinc

25 ÉVE TÖRTÉNT

Emlékezés a menetirányítás kezdetére

A háború, a gyakori bombázások, s később Budapest ostroma szétszórta a vasutasságot, s 1944 őszén megkezdődtek a kitelepítések. Igy a felszabadulás után szinte mindent elölről kellett kezdeni. Ehhez viszont munkáskézre volt szükség. Az állomásokon általában szovjet vasutasok — főleg nők — teljesítettek szolgálatot. *A vonalak forgalmát a Szovjetunióban jól bevált módszer szerint — diszpécserszolgálattal — kívánták szabályozni.* Az a néhány vasutas, aki előkerült a pesti és budai pincékből, tanácstalanul állt az új forgalomirányító módszer láttán. *Jóllehet, nem volt egészen új a menetirányítás fogalma, mert a Balaton somogyi partján már a harmincas években — a Déli pályaudvartól Murakeresztúrig — irányító, szakmai tanácsadó, vonatkeresztezések szabályozója segítette a vonatforgalmat.* De ez az új módszer mégis ismeretlen volt!

Gurzsin kapitány sokat segített

Az irányító hivatal, a *Vasúti Főosztály* második emeletén, — ott ahol ma is van — kezdte működését. *Nagy Torma Géza, Tábori István, Jancsi Imre, Bártfai József, Gódor Károly, Tamási Mihály, Borostyán Gyula, Galgóczy Nándor és e sorok írója ismerkedtek elsőként az új irányítási módszerekkel.*

I. V. Gurzsin kapitány és néhány szovjet vasutas türelmesen magyarázgatták az előjegyzések és grafikonok vezetését és a tényleges forgalomirányítást. Késő János főfelügyelő, az ungvári születésű fiatal vasutas, oroszul perfekt beszélő tolmács nyújtott sok segítséget.

A legelső mozgások *a Budapest—Szob—Ersekújvár—Galánta—Pozsony—Prága vonalon* történtek. Ezt követően a hegyeshalmi vonal kezdett „éledezni". A biztosítás hiánya, a le nem zárt váltók, a felszaggatott, megrongált állomások nagy nehézséget jelentettek, s a bajból, baj származott!

Ha a CSD-ről—Párkánynánáról, a mai Sturovóból — több vonat lépett be, akkor géphiány volt. A géphiány viszont abból állt elő, hogy 6—8 órába telt, amíg Szobról Rákospalotáig, vagy a romos Rákosrendezőig eljutott egy vonat. A géphiányból elegytorlódás és abból vonatfogadási nehézség származott.

Egy úgynevezett „körvasutas" (budapesti vonalak irányítója) egy Cegléd—Szolnok, egy Hegyeshalom vonali irányító működött. A szolgálat ellátása 24/48 órás — ritkábban 12/24 órás — fordulóban történt. Nem volt könnyű munka.

Az irányító, a diszpécser egyszer azért nem tudott rendelkezni, mert nem volt telefon, másszor azért, mert nem tudott oroszul (az állomásokon, sok helyen még szovjet vasutasok teljesítettek szolgálatot).

Gurzsin kapitány szigorú ember volt — civilben vasutas tisztviselő — de megértő. Ő maga is jól ismerte a nehézségeket. De mint parancsnok, igyekezett munkáját a lehető legjobban elvégezni. Nem ritkán éjfélkor is megjelent a hivatalban, és végigjárva szobákat, ellenőrizte a munkát, az irányítást, nézte a vonatok mozgását, a grafikonrajzolást. Szerette, ha valaki élénken, erélyesen tárgyalt a vonali forgalmi szolgálattevőkkel. Jaj volt annak, aki nem hajtotta végre a diszpécser parancsát.

Az irányítóhálózat bővült...

Azt, hogy a hangos szót szereti, egyik-másik irányító hamar felismerte. Egyesek, hogy elnyerjék dicséretét, ha kellett, ha nem, kiabáltak, amikor Gurzsin a szobákat járta.

— Harasó diszpécser...! — szokta mondani és vállon veregette a kiabálót. Az egyik egyébként is nagyhangú irányító, amikor a kapitány ellenőrzött, mindig nagy kiabálást rendezett.

Egyszer rossz kedvében volt. De a vonatok is rosszul mentek még a kiabálós vonalán is. A kapitány egyre kérdőjelezte a hosszú meneteket. *Amikor a „kiabálós" szobájába lépett, az megint hangoskodott. Gurzsin csak állt, aztán így szólt.*

— Jó lenne, ha legalább annyit irányítana, mint amennyit kiabál — mondta és rákacsintott kedvesen Késő János tolmácsra.

A cimbora leszokott a kiabálásról.

Később a forgalomirányító mellé segédött a mozdonyirányító is. Az új módszer, az újfajta forgalomirányítás mindjobban terjedt. *Már a mellékvonalak forgalmát is az irányító intézte.* Működésbe léptek az üzletvezetőségi irányítók, majd az állomásirányítók. Megtanultuk azt a módszert, mely nélkül ma már el sem képzelhető a modern forgalomszabályozás.

Gergely József

A balesetmentes közlekedés mindenekelőtt

A forgalmi dolgozókat ért balesetek elemzése

A forgalmi szakszolgálat munkavédelmi helyzetét elemezve megállapítható, hogy a balesetek megelőzésére irányuló törekvések még nem érték el a kívánt eredményt, némi javulás azonban tapasztalható.

A balesetek számszerűségben ugyan csökkentek, de növekedtek a súlyosabb esetek és a munkából kiesett napok száma. Az elemzés feltárta azokat az okokat, amelyek a baleseteknél közrejátszottak.

Legveszélyesebb munkafolyamat a tolatás

A balesetek csökkentésére irányuló törekvéseket gátolja a munkaerőhiány és a fluktuáció, főleg olyan szolgálati helyeken és munkakörökben, ahol a legnagyobb a baleseti veszélyforrás és a dolgozók leterheltsége. Az évek óta tartó krónikus létszámhiány mellett 1969-ben 1968-hoz viszonyítva 2735 fővel kevesebb forgalmi dolgozó volt.

1969-ben 21 halálos és 22 csonkulásos baleset volt a forgalomnál. 24 dolgozó tolatás, 8 vonatelütés, 5 vonatösszeütközés, 2 menet közben kiesés, 1 saruzás közben szenvedett balesetet.

A legveszélyesebb munkafolyamat a tolatás. Itt védőeszköz, védőfelszerelést alkalmazni nem tudunk. *Egyedüli biztonságot csak az óvórendszabályok és utasítások betartása, illetve megkövetelése nyújthat.* A tolatásban részt vevőknek egymás, s emelett önmaguk testi épségét is meg kell védeniök.

A szolgálati vezetésnek a tolatási munkára a legnagyobb figyelmet kell fordítani s rendszeres ellenőrzéssel követelni a szabályszerű tolatást.

Az elmúlt évben eléggé magas volt a közlekedő vonatokkal történt előtések száma, s ez főleg a rövidebb szolgálati idővel rendelkező dolgozóknál következett be. Az előtések megakadályozása érdekében következetesen kell felhívni a figyelmet a vágányok közötti körültekintő közlekedésre, a kijelölt útátjárók használatára. *Növekedett a kocsiajtók becsapódásából eredő csonkulásos esetek, illetve a vonatból történt kiesések száma is.* A vizsgálatok azt bizonyították, hogy ezek nagy része a vonatkísérőnél ittasság miatt következett be.

Munkakörök szerint 19 vonatkísérőt, 11 kocsirendezőt, 4 váltóőrt, 3 sarust és 1 egyéb dolgozót ért baleset. A vonatkísérők honállomásuktól távol, más szolgálati helyeken végzik munkájukat, s így kiesnek a közvetlen ellenőrzés alól. Szükséges, hogy az állomásvezető és forgalmi szolgálattevők szigorúan ellenőrizzék a vonatkísérők munkáját.

Az ittasság is szedi áldozatait

Szaporodnak a váltótisztítókat ért balesetek is. Rendelkezés szerint az olyan szolgálati helyen, ahol egy műszakban több váltótisztító teljesít szolgálatot — munkájukat úgy kell szabályozni, hogy egy fő állandó figyelési kötelezettsége mellett csoportosan tisztítsák a váltókat.

A baleseti okok alapján: a dolgozó hibájából 19, elcsúszásból, botlásból 9, kényszerítő körülmény miatt 6, helytelen munkaszervezés következtében 3, felszerelés hiányából 2, ittasság miatt 2, gyakorlatlanság végett 2 dolgozó szenvedett balesetet.

A saját hibából eredő balesetek az óvórendszabályok, utasítások be nem tartására vezethetők vissza. Ezzel párosul a kapkodás, figyelmetlenség és sokszor a kényelmesség is. *Nem szabad csak véletlennek tekinteni az elcsúszást, megbotlást sem, mert a követelmények veszélyzónában csak körültekintő, figyelmes magatartással lehet dolgozni.*

Az ittasság mindig szedi áldozatait, s az ilyen baleseteket megelőzni csak szigorú ellenőrzéssel lehet. *Tény az, hogy az ittasság miatt bekövetkezett balesetek nagy része a szolgálati idő második szakaszára esett, ezek azt tanúsítják, hogy laza az ellenőrzés és hogy a dolgozók szolgálat közben is ittak.* A gyakorlatlanság a kezdő, illetve új munkakörbe helyezett dolgozóknál fordul elő. Szükségesnek tartjuk az elméleti kiképzés mellett nagyobb gondot fordítani a gyakorlati munka oktatására is.

Nagyobb figyelmet, körültekintőbb munkát

Megállapítás, hogy a csoportosan dolgozóknál történt balesetek nem létszámhiány miatt következtek be, hanem azért, mert a gyakori fluktuáció miatt hiányzott a megfelelő összhang.

Az egyedül dolgozóknál bekövetkezett balesetek arra figyelmeztetnek, hogy környezetük nem eléggé kísérte figyelemmel a munkájukat, mert több esetben előfordult, hogy jóval a bekövetkezés után szereztek csak tudomást a balesetről. *A baleseteket szenvedettek 60 százaléka 25—45 év közötti életkorú volt, s 66 százalékuk 5 éven felüli gyakorlattal rendelkezett.* Feltételezhető, hogy a dolgozók egy része a rutinmunkát előtérbe helyezi az utasítás ellenére, s ez előbb-utóbb balesethez vezethet. A felsorolt balesetek elemzése mellett rámutattunk azokra a teendőkre is, melyek segítségével javítani tudunk a munkavédelmi helyzeten.

Minden baleset tragédiát jelent a dolgozónak, családjának és a vasutas társadalomnak is. *Ezért valamennyiünk kötelessége minden eszközzel segíteni a balesetmentes közlekedést.*

A magasabb követelményeknek megfelelően

A SZOT ELNÖKSÉGE 1970. MÁRCIUS 2-I ÜLÉSÉN megtárgyalta és elfogadta a „Szakma ifjú mestere" mozgalom korszerűsítéséről szóló irányelveket. *Az új irányelvek a korábbiakhoz képest intenzívebben segítik az ifjú dolgozók, szakképzettséggel nem rendelkező munkásfiatalok bevonását a mozgalomba.* Megoldja a mozgalom szervezési mechanizmusának egyszerűsítését, biztosítja és előtérbe helyezi a vállalati önállóságot, kiszélesíti a versenymozgalom korábbi kereteit, formáit, lehetőségeit.

A „Szakma ifjú mestere" címért folyó verseny több mint tízesztendős múltra tekint vissza. *Ez alatt a fiatalok körében a vasútüzemen belül is népszerűvé vált e mozgalom eredményesen segítette a fiatalok szakmai és politikai képzését.* Az elmúlt év végéig 12 800-an vettek részt a mozgalomban és közel 5400-an nyerték el a „Szakma ifjú mestere" címet és a vele járó anyagi, erkölcsi elismerést.

A MÁV vezérigazgatója és a vasutasok szakszervezetének elnöksége — az eddigi tapasztalatok alapján — továbbra is helyesli és támogatja a vasutas KISZ-szervezetek kezdeményezését, az új követelményeknek megfelelően szervezni a *„Kiváló ifjúmunkás", „Kiváló ifjú szakmunkás", „Szakma ifjú mestere"* cím elnyeréséért folyó egyéni versenyt, a kollektív versenyformák megtartása és ápolása mellett.

E SAJÁTOS VERSENYFORMA ELŐSEGÍTI a vasutas fiatalok szakmai és politikai műveltségének emelését. Biztosítja továbbképzésüket, felkészítésüket a magasabb szakvizsgák és rokonszakmák elsajátítására. Aktivizálja őket a párt gazdaságpolitikai és a vasút szállítási feladatainak végrehajtására, a célkitűzések megvalósítására.

A *„Kiváló ifjúmunkás", „Kiváló ifjú szakmunkás"* és a *„Szakma ifjú mestere"* címért folyó verseny jellegénél fogva a szocialista munkaverseny szerves része. Biztosítja a lehetőséget arra, hogy a szocialista brigádok ifjú tagjainak egyéni célkitűzése és vállalása lehessen a kiváló vagy az ifjú mester címért folyó verseny feltételeinek teljesítése.

A versenyben részt vehet minden 28 éven aluli ifjúmunkás és szakmunkás KISZ-tagságra való tekintet nélkül. A versenyre a nevezés a szolgálati hely, üzem, főnökség KISZ-szervezeteinél, jelentkezési lapon történik.

A MOZGALOM KORÁBBI GYAKORLATÁTOL eltérően a versenyzők iránt támasztott követelményeket az új irányelv három csoportra osztja: *1. szakismereti (elméleti) követelmény; 2. politikai ismeretek (politikai oktatásban kötelező részvétel) továbbképzés; 3. termelési tevékenységben való aktív részvétel (a végzett munka minősége).*

Mindhárom követelmény együttes teljesítése esetén a címet csak az nyerheti el, akinek egy-egy versenyidőszak alatt példamutató a munka- és közerkölcse, valamint a közösségi tevékenysége.

1970-ben a szervezési feladatoknál már a fentieket kell figyelembe venni. *A termelési tevékenységben való részvételnél a verseny célkitűzései kapcsolódjanak a vasutüzem, az adott szolgálati hely, üzem és főnökség konkrét vállalásaihoz.*

A „KIVÁLÓ IFJÚMUNKÁS", a „Kiváló ifjú szakmunkás" és a „Szakma ifjú mestere" címet elnyert fiatalok anyagi elismerésének mértékét és módját a MÁV vezérigazgatója, a vasutasok szakszervezetének elnöksége és a KISZ-központi bizottsága közösen határozza meg.

A jövő vasutasai között

REGGEL VAN. NYIRKOS, SZELES AZ IDŐ. Apró emberkék — lányok-fiúk — igyekeznek a Nyugati pályaudvar raktárai között az oktatóterem felé. Forgalmi, gyakorlati órára gyülekeznek. A megannyi falra rögzített ilyen-olyan szemléltető jelzőkkel díszített nagyteremben kisebb csoport az előrehátra, lassan jelzések ábráit nézegeti. Kicsit hangosan, de okosan vitatkoznak.

Még nincs 8 óra, de az előadó *Gólián Béla tanár, dr. Habony Pál* és *Németh József* tanácsos, óraadók már ott vannak. A napi foglalkozásról beszélgetünk.

Gólián Béla elmondja, hogy a vasútforgalmi szakközépiskola ez évben a második osztályt neveli. A tanulók zömmel vasutasgyerekek, olyanok, akikben már otthon felszívódott a vasút, a vasúti munka iránti szeretet. *Itt a második osztályban — magyarázza — heti 4 órát forgalmi, 3 órát kereskedelmi gyakorlat, 5 órát általános forgalmi ismeretek, 4 órát vasúti földrajz, 2 órát pedig vasútkereskedelmi tudnivalókból hallgatnak.* Természetesen a humán tárgyak, az általános műveltség kifejlesztése is fontos. Kiváló pedagógusok tanítják az irodalom, fizika, matematika, történelem tárgyakat.

Dr. Habony Pál, aki sokáig a Nyugati pályaudvar forgalmi oktatótisztje volt — szól közbe mintegy kiegészítve Gólián Béla szavait:

— A forgalmi szolgálat egy nagyon gyakorlati szakma. Nem elégséges az elméleti tudás. Ezért — mint éppen ma — a gyakorlatot a helyszínen, állomásokon, forgalmi irodákban, őrhelyeken, a forgalmi munka sűrűjében oktatjuk. Közben egy tankönyvet vesz elő, mely bőven foglalkozik a vasúti pályaépítmények, járművek, forgalomszabályozás, gőz-, Diesel- és villamosvontatással. *Az, hogy egy vasúti dolgozó szakmai képzettsége milyen szinten áll, nagymértékben függ a gyakorlati kiképzéstől.* A gyakorlati ismeretek jobb elsajátítása érdekében év végén — minimális fizetség ellenében — állomásokon tevékenykednek a tanulók.

A gyerekek szívesen tanulnak kint. Tanulmányaik során egyéb közlekedési ágakkal ismerkednek. Sok szó esik repülésről, rakétákról, közúti közlekedésről, hajózásról. *Nagy érdeklődéssel nézték meg a Ferihegyi repülőteret. Csak ilyen permanens volt az érdeklődés a hajógyárban, a földalatti építésénél, az Északi és a Landler járműjavítókban — mondja Habony Pál.*

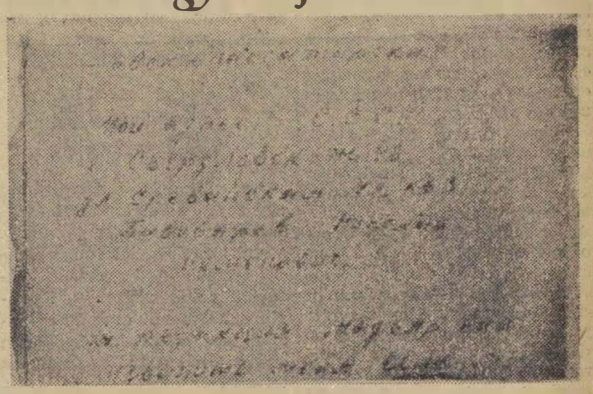
Közben megtelt a terem. Hiánytalan az osztály. Gólián Béla magyarázni kezd a falakon látható jelzésekről. Semmi nyoma a „drukk"-nak. A gyerek, a tanuló *Fekete István*, a többiek élénk figyelme kíséretében, kezében egy vörös jelzőzászlóval válaszolgat a kérdésekre, mutogatja szabályosan a vasúti jelzéseket. Egy kislány, szőke, magas, kissé bátortalan, *Czimmermann Mária*, az állandó és ideiglenes lassú jeleket sorolja.

Füsi István tanulón valami különös magabiztosság érzékelhető. Kiderül, hogy öt évig az Úttörővasúton szolgált, mint forgalmista, személypénztáros, váltóőr és jegyvizsgáló. Olyan ügyesen és szakszerűen mutatja be a vonatmenesztés jelzéseit, hogy sok forgalmi szolgálattevő megirigyelhetné.

NEVELIK, KÉPEZIK A JÖVŐ VASUTASAIT. *Tán jobb helyen nem is lehetne, mint a Nyugati pályaudvar oktatótermében, hová a kérdések, feleletek alá, mint egy kísérőzene, behallatszik a bejáró, nehéz vonatok dübörgése.*

— gergely —

Levél egy szovjet vasutastól



Drága magyar vasutas barátaim!

Engedjék meg, hogy üdvözöljem Önöket a fasizmustól való felszabadulásuk 25. évfordulója alkalmából és további sikereket kívánjak a szocializmus építésében, s boldogságot az egész magyar népnek.

Én, mint a szovjet hadsereg harcosa, 1945 tavaszán Magyarországon a német-fasiszta hadsereggel vívott harcok során a következő városok és egyéb lakott területek felszabadításában vettem részt: Székesfehérvár, Mór, Veszprém, Szombathely, Kapuvár, Kőszeg. 1945. április 1-én átléptük az osztrák határt. Jártam a Balatonnál, láttam a Dunát s természetesen gyönyörű fővárosukat, Budapestet. A háború befejezése után Kiskunhalason tartózkodtunk egy ideig, s 1946. január 12-én hagytuk el Magyarországot. Egész életemben emlékezni fogok az Önök országára és remek népére.

A háború után szülőföldemre, az Uralba tértem vissza és a szverdlovszki fűtőházban dolgoztam, mint lakatos tanuló. Később levizsgáztam, gőzmozdonyokat javítottam, majd fűtő, s végül mozdonyvezető lettem. A budapesti MAVAG-ban készült gőzmozdonyon dolgoztam. Derék emberek az építői.

Most már három év óta Diesel-mozdonyt vezetek. Mikor a munkát elkezdtem, a fűtőházban csak gőzmozdonyok voltak. Ma már nincsenek. Erős Diesel- és villamosmozdonyok váltották fel őket. Igaz, a technika napról napra növekszik.

A háború alatt népünk s jó magam is, súlyos megpróbáltatásokon mentünk keresztül, de ha újból át kellene élnem azokat, nem késlekednék ugyanazon az úton haladni. Kellemes és boldogító tudat, hogy a vérünkkel öntözött föld, meghozta a mana bőséges gyümölcseit.

Üdvözlöm Önöket hazájuk felszabadulása 25. évfordulója alkalmából s a vasút minden dolgozójának sok szerencsét kívánok.

Címem: Pivovarov Nikolaj Szemenovics. C. C. P. g. Szverdlovszk ZS—46. ul. Erevanszkaja 4. b kv. 3.

Leninre emlékezünk



Lenin illegális személyi igazolványa, maszkírozott fényképpel.

Rohammunkán — Leninnel

A kremli géppuskástanfolyam egyik volt hallgatójának, M. P. Jereminnek visszaemlékezéseiből

...A Kreml parancsnoka bejelentette, hogy *Vlagyimir Iljics Lenin* is részt vesz a szombati rohammunkán, azon a kommunista szombaton, amelyet a Kreml megtisztítására rendeznek. A hír mindnyájunkat fellelkesített. *Néhány perc múlva meg is jelent Lenin, kopott zakóban, zöldes nadrágban.* Köszönt és közénk állt. Parancsnokunk a jobbszárnyra állította, s ott dolgozott a Cár-harang közelében.

— Mondja csak meg, hogy mit csinálja — fordult Lenin a rangidőshöz.

Csoportokra oszlottunk és munkához láttunk. Először el kellett takarítani az 1917 októberében emelt barikádok maradványait, el kellett hordani a nehéz tölgyfa rönköket. Vlagyimir Iljics könnyedén végezte a nehéz munkát. *Először Ilja Boriszovval, a komiszárunkkal a kisebb gerendákat hordta sietve. Példája bennünket is lelkesített, készek voltunk akár hegyeket is elmozgatni — bár ezek most szeméthegyek voltak.*

Lenin vidáman dolgozott, tréfáival felderítette a munkában fáradó társait. Századunk Iljics közelében dolgozott, és láttam, milyen igyekezettel végzi a rábízott munkát. Egyik társunk megszólalt: *„Vlagyimir Iljics, elvégezzük mi itt a munkát, hiszen önnek van ennél fontosabb teendője is."* Lenin ránézett és komolyan felelt:

— Most ez a legfontosabb!

Ezután már senki sem tett ilyen javaslatot Leninnek.

Órák óta folyt már a munka és bizony jócskán beleizzadtunk mindnyájan. Leninen azonban nem látszott a fáradtság.

A rövid pihenő után *Vlagyimir Iljics* ismét a nehéz rönkök elhordásán dolgozott velünk. Amikor ezzel végeztünk, az egész Kremlben szétszórt, szinte megkövesedett törmelékre került sor. Iljicsnek azonban nehezen engedelmeskedett a csákány. Nem szégyellt komiszárunkhoz fordulni, hogy mutassa meg, hogyan kell a csákánnyal bánni. *Boriszov meg is mutatta, de azért ez nehezebben ment, mint a rönkhordás.* A Népbiztosok Tanácsának egyik munkatársa figyelmeztette *Lenint*, hogy lassan indulnia kell a nagygyűlésekre. Az országos kommunista szombat részvevői előtt *Lenin* azon a napon több beszédet mondott. Részt vett a Marx-emlékmű és a Felszabadított munka emlékművének alapkőletételén, megjelent a Zagorszkijról elnevezett munkás művelődési ház megnyitásán, járt a Prohorov manufaktúra munkásainál és több más helyen.

Sok teendője ellenére Lenin csak 20 perccel a rohammunka befejezése előtt ment el tőlünk, akkor is úgy, hogy engedélyt kért a távozásra parancsnokunktól. (APN)

Lenin — a Moszkvai Tanács tagja

Munkám jellegénél fogva, részt vettem a *Moszkvai Tanács* elnökségi ülésein, s nemegyszer tanúja voltam, hogy egy-egy bonyolultabb gazdasági kérdés kapcsán a tanács elnöke felhívta a Kremlben Lenint, hogy kikérje a véleményét.

Lenin tevékeny tanácstag volt, komolyan vette megbízatást. A *Moszkvai Tanács* megbízásából a *Népbiztosok Tanácsának ülésén én számoltam be a városi közlekedés nehéz helyzetéről.* Kevés volt a villamos, a dolgozóknak sokszor hosszú utat kellett megtenni gyalog a munkahelyig és vissza. Lenin a Népbiztosok Tanácsa külön rendeletével kötelezte a katonai hatóságokat, hogy a dolgozók között osszák szét a Moszkvába érkező kerékpárszállítmányt.

1918 nyarától Lenin állandóan foglalkozott a moszkvai dolgozók — akkor súlyos — élelmiszerellátásával. Számos gyűlésen beszélt a moszkvai munkások előtt az éhínség okairól, leküzdésének módjairól. Következetes logikával magyarázta meg az ország helyzetét. Konkrét gyakorlati útmutatásokat adott a gazdasági élet helyreállítására, felhívta a moszkvai munkásokat, hogy támogassák a kenyér-monopóliumot, harcoljanak a kenyérspekulánsok, feketézők ellen.

N. Gyevertov

TALÁLKOZÁS LENINNEL

V. Mocsalov elvtársnak, az SZKP tagjának visszaemlékezése

Vannak találkozások, amelyek kitörölhetetlen nyomokat hagynak az ember szívében, még akkor is, ha pillanatokig tart. Az ilyen találkozás meghatározhatja az ember egész további életútját. Így történt ez az én esetemben is. *Mint a Balti flotta matróza, — a forradalom egyszerű katonája — több alkalommal is találkoztam Vlagyimir Iljiccsel.*

Feledhetetlen számomra 1917 júliusa, amikor a Pravda katonaklubban megtartottuk a bolsevik szervezetek összoroszországi konferenciáját. Választás alapján én egy vörösgárdista egységet képviseltem. Felszólalásomban elmondtam, amivel társaim megbíztak; készen állnak a fegyveres felkelésre a szovjethatalom kivívásáért.



Sok látogató keresi fel a leninói Lenin Emlékmúzeumot. Ebben az épületben töltötte Lenin első számüzetésének idejét.

Hozzászólásom felkeltette *Lenin* érdeklődését. A szünetben *Nyevszkij* elvtárs útján magához hívatott. Érdeklődött az egység harci szelleme, fegyverzete, a politikai munka, a személyi állomány összetétele iránt. *Búcsúzáskor kezemet erősen megszorítva kérte, mondjam meg a vörösgárdistáknak, hogy keményen tartsák fegyverüket, szigorúan ragaszkodjanak a forradalmi fegyelemhez, mert a fegyelem a győzelem záloga.*

A párt a tömegeket felkészítette a fegyveres felkelésre. A viborgszki vörösgárdista egység — amelyben szolgálatot teljesítettem — egy másik katonai egységgel azt a feladatot kapta, hogy foglalja el a telefon- és távíróközpontot.

Október 24-én este felkészültünk a harcra. Az éjszaka hideg és nyirkos volt. *A parancs után hamarosan elfoglaltuk az épületet.* A megrongált vezetékek egy részét sikerült kijavítanunk. Október 25-én harci egységünk egy része elfoglalta a főpostát és a Nemzeti Bankot.

...A Téli Palota ostroma után a Szmolnij őrizetére vezényeltek. *Ebben az időszakban naponta láttam Lenint és a forradalom vezetőit. Lenin elfoglaltsága ellenére mindig talált időt, hogy velünk, vörösgárdistákkal elbeszélgessen.* Emlékszem, 1917. november 10-én vagy 11-én Lenin az egyik első emeleti szobában összehívta az őrség pihenőben levő tagjait és a szovjet hatalomról, a soron következő feladatokról beszélt nekünk. Szavai nyomán minden bonyolult kérdés világossá vált előttünk.

Egy alkalommal három munkást kísértem Iljicshez. Amikor beléptünk a szobába, felugrott a helyéről és a kézfogás után a leghétköznapibb dolgokról kezdett beszélgetni. *Minden érdekelte őt, ami az egyszerű emberek életével volt kapcsolatos.* A beszélgetés meglehetősen sokáig elhúzódott, a munkások is hamar magukra találtak. Amikor együtt távoztunk, az egyik munkás azt mondta nekem:

— Szinte hihetetlen, hogy *Lenin* beszélgetett velünk. Nagy ember, és mégis úgy ismeri életünket, mintha maga is munkás lenne.

Lenint érdekelte a katonák, vörösgárdisták élete is. Egy alkalommal az iratokkal tömött páncélszekrényt őriztem, amikor hozzám lépett:

— Matróz elvtárs, maga tudja, mire vigyáz?

Egy kicsit zavarba jöttem, de azt válaszoltam, hogy tudom.

— Akkor miért engedi meg, hogy a közelben illetéktelenek járjanak?

Vlagyimir Iljics elmondta, hogy ébernek kell lennünk, és a jövőben a szabályzat szerint járjak el. Beszélgetés közben észrevette, hogy volgai tájszólással beszélek, megjegyezte: ő is volgai. Kikérdezett a családról, megjegyezte, hogy nem fognak már sokáig kapitalistáknak dolgozni, de hogy felépítsük az új életet, sokat kell tanulni.

...A lenini leckék emlékét egy életre megőriztem. *Büszke vagyok arra, hogy a Nagy Októberi Forradalom harcosa lehettem, és ahhoz a nemzedékhez tartozom, amelyik Lenin vezetésével megdöntötte a burzsoázia hatalmát, hozzákezdett az új élet építéséhez.*

(APN)



Razliv Leningrádtól 30 kilométerre, az erdőben fekszik. Itt bújdosott és dolgozott számüzetése alatt Lenin elvtárs.



LENIN

és a Magyar Tanácsköztársaság

Moszkva, 1919. május 25. A Vörös Téren a munkásezredek, a kommunista zászlóalak és a moszkvai katonai iskolák növendékei tartanak katonai díszszemlét. Lenin szólal fel. A Vörös tér visszafojtott lélegzettel hallgatja őt. *Vlagyimir Iljics a szovjet hatalom sikereiről beszél, melynek bizonyítéka ez a díszszemle is. Felszólalása végén:*

— Bemutatom önöknek *Szamuely Tibor* magyar elvtársat, a *Magyar Tanácsköztársaság* katonai népbiztosát.



Lenin és Szamuely Tibor.

(MTI Külföldi Képszolgálat)

A téren tapsvihar zúdul végig és az emelvényre egy bőrkabátos ember lép, kezében bőrsapkája. Ő *Szamuely Tibor*, a forradalmi Magyarország küldötte. Azért érkezett Oroszországba, hogy találkozzon *Leninnel* és beszámoljon a magyar proletariátus harcáról.

A fiatal magyar köztársaság kikáltásának első napjától kezdve a magyar kommunisták kikérték Lenin tanácsát, megosztották Leninnel örömüket is. 1919. március 22-én a csepeli rádióállomás Lenint hívta a készülékhez, hogy jelentse a forradalom győzelmét.

Kun Béla is állandó kapcsolatban állt *Leninnel*. A március 23-i *Kun Bélához* küldött táviratában *Lenin* a magyar forradalom további fejlődése iránti aggodalmát fejezte ki. Óva intette a magyar vezetőket, ne essenek abba a hibába, hogy minden részletében az orosz forradalom taktikáját kövessék.

A *Magyar Tanácsköztársaságnak* az antant intervenciója és katonai blokádja okozta bonyolult helyzetben kellett az új társadalmi rendszer problémáját megoldani. *Szamuely Tibor ezekben a napokban jött el Leninhez, hogy kikérje tanácsát.*

Lenin sok magyar forradalmárt ismert. *Kun Bélával* többször beszélgetett a kommunizmusról és a kommunista forradalomról. *Rudas Lászlóval a Komintern első kongresszusán ismerkedett meg.*

Lenin munkáiban, felszólalásaiban és több levelében, táviratában foglalkozott a magyar forradalom megsegítésének problémájával. 1919. április 18-án az *Ukrán Népbiztosok Tanácsa* elnökéhez, *Rakovszkijhoz* küldött táviratában *Rosztov* elfoglalásán kívül feladatul tűzi a *Magyar Tanácsköztársasággal* való kapcsolat megteremtését bukovinai áttörés útján. Április 21-én az utóbbi céllal *Vacetyisz* főparancsnokhoz és *Aralovhoz*, a forradalmi katonatanács tagjaihoz megy távirat, amelyben *Galícia* és *Bukovina* egyes részeibe való előnyomulást sürgette Lenin.

A rádió- és repülőgép-kapcsolatokon kívül állandó vasúti összeköttetés létrehozását követelte *Lenin*. De gyakran, szinte fizikai lehetetlenség volt a kapcsolat felvétele, vagy a gyors segítségadás.

A magyar munkásosztály hősiesen harcolt, de az erőviszony nagyon is egyenlőtlen volt. *Lenin a Tanácsköztársaság bukása után többször is említette a Magyar Tanácsköztársaság tanulságait. Ezek fontosak mind a nemzetközi forradalmi mozgalom, mind a magyar proletariátus további harca számára.*

G. Geraszimov (APN)

KÖZÖS ERŐVEL

Céltudatos csapatépítés a MÁV Tervezőintézet SK női asztalitenisz-szakosztályában

1967-ben a Riesában (NDK) megtartott női és férfi vasutas asztalitenisz Európa-bajnokságon a magyar lányok csapatban a negyedik, egyéniben a harmadik, párosban és vegyespárosban a második helyen végeztek. *A magyar színeket e rangos vetélkedőn a MÁV Tervezőintézet SK női csapata képviselte.* Az eredménnyel ugyan hozzájárultak a vándorserleg újbóli elnyeréséhez — a BVSC férficsapata ugyanis kitűnően szerepelt —, a vezetők azonban úgy értékelték a szereplést, hogy a még jobb nemzetközi eredmények érdekében a hazai bajnokságban jobb helytállás az elsőrendű követelmény.

Cél: a sportág színvonalának emelése volt.

A lelkes és hozzáértő vezetők nemcsak megszabták a fejlődés útját, hanem sokat tettek annak érdekében, Most, hogy ismét részt vesznek az USIC asztalitenisz-bajnokságon, kíváncsiak vagyunk, mit sikerült megvalósítani a négy év előtti célkitűzésekből. *Felkerestük Pakó Sándor edzőt, aki „civilben" a MÁV Tervezőintézet talajmechanikai osztályának vezetője és megkértük, ismertesse az előző nemzetközi verseny óta megtett utat.*

— Abban az időben a csapat az NB I-ben a 10. helyen kullogott — kezdte a beszélgetést az edző. — Évek óta kísértett a kiesés réme. Növelte gondjainkat, hogy az addig 14-es létszámot 12-re csökkentették, a négyes csapatokat pedig 5 főre emelték. Mindezt, természetesen, helyes elgondolásból, a sportág színvonalának emeléséért tették. *Mivel utánpótlásunk a nagy feladatok megoldására még nem érett meg, számunkra törvényszerű volt a csapaterősítés.* Az addig is tehetséges „négyest" (Izsó, Balaton, Neuhold, Mihalkó) ki kellett egészíteni. Így került a csapathoz Janovits, majd az asztaliteniszsport egyik kiválósága, *Bánhegyiné, Mosóczy Lívia, valamint Pusztay Katalin.* A versenyzők *Bánhegyiné* és *Izsó Éva* (aki még tanuló) kivételével valamennyien az intézetnél dolgoznak. A csapaterősítést nagyban segítette a gazdasági vezetés, mert a sportolás mellett versenyzőinknek munkalehetőséget is adott. Az viszont a sportolók érdeme, hogy a munkában is megállják helyüket, a szükséges szakvizsgákat és iskolai képesítést megszerezték.

Az így megerősített csapatnak már nem voltak kiesési gondjai. 1968-ban az ötödik helyet szerezték meg, 1969-ben pedig az eddigi legjobb eredményt érték el, a negyedik helyen végeztek. *A csapat ereje az egységben van, szinte nincs gyenge pontjuk. Ez pedig ebben a sportágban nélkülözhetetlen a jó eredmények elérésében.*

A jövő versenyzőire is gondolnak

A fejlődés útja nem volt zökkenőmentes. 1968 őszén az addigi fellegvárat, a Somogyi Béla utcai iskola tornatermét a továbbiakban már nem vehették igénybe és 1969 februárig a vándorok életét élték. Közben az iskolásokból toborzott 36 gyermek, akikkel két éven keresztül foglalkoztak — és reális számítások alapján az utánpótlás-kérdést megoldhatták volna — terem hiányában lemorzsolódtak. *Szakszervezeti segítséggel azonban otthonra találtak a Ganz-MÁVAG sportkörénél, ahol korszerű edzési és versenylehetőségek biztosították a jobb eredményeket.* Nyolc asztal áll rendelkezésükre. Az edző, az ifjúsági csapat edzője és a szakosztályvezető az új környezetben is megkezdték az utánpótlás toborzását. Továbbra is sokat segít a szakosztálynak dr. Horváth Ambrus, akit időközben a BVSC asztaliteniszezők szakosztályvezetőjének választottak.

— Versenyzőink nagyon szeretik a sportot és a sportkört — szólal meg ismét Pakó Sándor. — A sok példa közül hadd mondjak el egy szemléltető példát. *Mosóczy Lívia*, aki férjével együtt a MALÉV dolgozója, Bejrútban teljesít szolgálatot. *Sportszeretetére és a sportkör iránti hűségére jellemző, hogy az elmúlt évben kilenc alkalommal jött haza repülőgéppel, hogy győzelemre segítse csapatát.* A sportszeretet azonban nemcsak az élversenyzőkre vonatkozik. A 900 dolgozóból 700 fizető tagunk, 500-an pedig rendszeresen sportolnak.

A vezetők ezen a téren is jó példával járnak elöl. Az intézet igazgatója pl. még ma is aktívan sportol. Az igazgatói alapból 40 000 forintot kap sportkörünk. A tagdíjbevétel évente eléri a 26 000 forintot. *A helyi szakszervezeti bizottság 15 000 forinttal segít, míg a szakszervezeti központ szükség szerint rendkívüli támogatást ad részünkre.* Az elmúlt évben ebből a támogatásból vált lehetővé egy adogatógép beszerzése, amellyel az edzések intenzitását növelhetjük. A *Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium illetékesei rendelkezésünkre bocsátották a margitszigeti csónakházat, ahol eszményi környezetben végezhetjük a ma már minden sportág élversenyzői számára oly nélkülözhetetlen kondicionálást.*

Az USIC-versenyre készülnek

Az asztaliteniszezők további jó szereplését nyilvánvalóan befolyásolja, hogy két erősségüket, Balaton Zsuzsát és Neuhold Mariannt anyai örömök miatt egyelőre nélkülözni kénytelenek.

Búcsúzóul az edző még ezeket mondja:

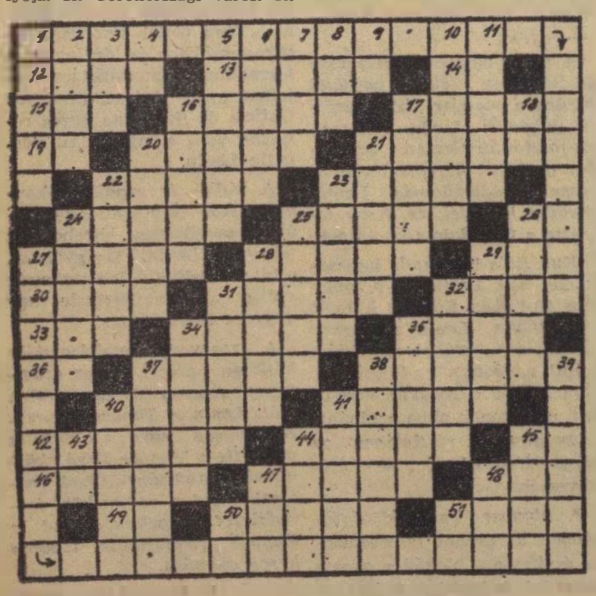
A szarajevói USIC versenyeken a nehézségek ellenére is igyekszünk a nagyszerű férfigárda segítségére lenni, hogy a vándorserlegre 1967 után 1970-ben is a magyar vasutas-asztaliteniszezők neve kerüljön.

A MÁV Tervezőintézet Sportkörében folyó munkaékesen bizonyítja, hogy a szakemberek áldozatkészségén felül a különböző szervek összefogásával, a dolgozók aktivitásával, a vezetők példamutató segítségével a minőségi és tömegsport fejlesztésében jelentős eredményt lehet elérni.

Sz. Tóth András



KERESZTREJTVÉNY



Vízszintes: 1. A közlekedéspolitikai koncepció egyik célkitűzése. 12. ... István, a Zeneakadémia tanára volt. 13. Két arab állam nevében is megtalálható. 14. Kimondott betű. 15. A-val elektróda. 16. Az autókürtöt használja. 17. Nemcsak főnév. 19. Fehér fényű fémes elem. 20. Lengyelország német neve. 21. Szerencsejáték névelővel. 22. ... Geraes, braziliai állam. 23. A tengerbe nyúló gát. 24. A Duna mellékfolyója. 25. Törökországi város. 26. Kimondott betű. 27. Dísz a szokányán. 28. Erőművéről ismert dunántúli község. 29. Néz, bámul. 30. Állati lakhelyek. 31. Manapság divatos filmműfaj. 32. Angol felség. 33. Verssorok összecsengése. 34. Zeus és Leto leánya, Apollo testvére. 35. Peru fővárosa. 36. Igen páros betűi. 37. Legenda. 38. Ritka női név. 40. Valóság-e? 41. Nép, görögül. 42. Papírra vetem. 44. Megfizet, idegen szóval. 45. Nincs hibája. 46. M-mel német hétfő. 47. Kémiai jelével kiegészítve gyakori elem. 48. Frissen. 49. Fél éber. 50. A derű ellentéte 51. Színtelen, erős szagú folyadék, gyógyászatban használják.

Függőleges: 1. Csaló, csalárd. 2. Egy francia megye központja. 3. Házi szárnyas. 4. Szibériai folyó. 5. Eszméletlen állapot. 6. Latin ülőhely, lakóhely. 7. Arab sejkség. 8. Főzelékféle. 9. Kín szélei. 10. Szabály, közhasználatú idegen szóval. 11. Betűpótlással pénz a játékbarlangban. 16. A zivatar ősgermán istene. 17. Női név. 18. Európai név. 20. Pintyféle énekiő madár. 21. Híres hegedűkészítő család Cremonában. 22. Nők francia megszólítása. 23. Rövid tréfás történet. 24. Város Csehszlovákiában. 25. Román bányaváros. 26. Malaysia egyik tagállama. 27. A közlekedéspolitikai koncepció másik célkitűzése. 28. Szultáni rendelet vagy kinevezés. 29. Határ, mezsgye a rómaiaknál. 31. Keservem. 32. Sikkaszt. 34. A külső valóság tényе. 35. A Genfi tó másik neve. 37. Afrikai gólyafélе madár. 38. Oda-vissza szóló menetjegy. 39. Francia fizikus, nevét egy mértékegység is megörökíti. 40. Hős. 41. Szláv nyelvű helyeslés. 43. Kimondott betű. 44. Huzal. 45. Kellemes ízű. 47. Egyik magyar király előneve. 48. Úti vala. 50. Értékjelző (ék. hiány). 51. Létezik.

Beküldendő: vízszintes 1. és függőleges 27. **Beküldési határidő: május 10.**

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Éjjeli pótlék felemelése. Túlórák díjazása.

Egy-egy könyvet nyertek az 1970. évi 6. számunkban megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Dornbach József, Szeged. Hunyadi János sugárút 19. Zsiga Gyuláné, Nagykanizsa. Oswald u. 4. Bozsoki László főell., Szombathely. Hámor utca 25. Hernádi Klára, Pécsbányarendező pu. Vályi Dezső. Bp. XII., Böszörményi utca 13—15. V. 1.

GYALOGOSOK, FIGYELEM!

Közlekedjünk helyesen

A Budapesti Rendőrfőkapitányság közlekedésrendészet oktatási és megelőzési alosztálya és a Fővárosi Közúti Baleseteihárítási Tanáccsal és szerkesztőségünkkel közösen a gyalogosokra, utasokra, kerékpárosokra vonatkozó legfontosabb közlekedési szabályok ismeretéből, lapunkon keresztül vetélkedőt indít.

E nemes vetélkedőn bárki részt vehet, aki az ötvenöt kérdésre rendszeresen válaszol és a megadott határidőn belül a megfejtést szerkesztőségünknek beküldi.

Kérjük a borítékon feltüntetni „Törd a fejed? Érdemes".

Vetélkedőnk célja, hogy lapunk olvasói játékos formában, de mégis elsajátítsák a közúti közlekedés alapvető szabályait.

A vetélkedőben részt vevő minden kedves olvasónknak kellemes szórakozást és balesetmentes közlekedést kívánunk. A helyes megfejtők között értékes könyveket sorsolunk ki, a legjobbak pedig júliusban nyilvános vetélkedőn vesznek részt.

A vetélkedő pontos idejét és helyét lapunkban közöljük. A nyilvános vetélkedő helyezettjei értékes tárgyjutalmakat kapnak.

A megfejtéseket szerkesztőségünk címére május 20-ig kérjük beküldeni.

KRESZ-vetélkedő kérdései

1. Hol haladhat át a gyalogos lakott területen levő főútvonalon?
2. Hogyan kell áthaladni, ha az úttest szélén jármű áll, vagy a járda szélén más akadály (trafik, telefonfülke, hirdetőoszlop) gátolja szabad kilátásunkat?
3. Hol haladhat át a gyalogos lakott területen levő mellékútvonalon?
4. Milyen sorrendben követik egymást a rendőrlámpa színei?
5. Mi a különbség a rendőrlámpa sárga, illetve piros-sárga jelzése között?
6. Káros forgalomirányításnál mikor szabad és mikor tilos a gyalogosoknak az út?
7. Mire kell ügyelni zöld jelzésen való áthaladás során?
8. Melyek a gyalogosok által előidézett balesetek főbb okai?
9. Ha a járdaszigetről az ahhoz közelebb levő járda felé akar menni a gyalogos, merre kell nézzen lépés előtt?
10. Miért érheti baleset a villamoson, autóbuszon, trolibuszon, MÁV- és HÉV-szerelvényen utazókat?
11. Hol van a gyalogosnak elsőbbsége az érkező járművekkel szemben?
12. Lakott területen hol haladhatnak a tanulók zárt csoportban, hány tanuló mehet egymás mellett (hányas oszlopban)?
13. Hol kell haladni a gyalogosnak lakott területen, ha egyik vagy mindkét járdát lezárták, illetve ha nincs járda?
14. Lakott területen kívül, ha járda nincs, vagy azt lezárták, hol haladhat a gyalogos?
15. Hol haladhat a gyalogos pl. hulladékgyűjtés alkalmával olyan tárggyal, amely a járókelők testi épségét veszélyezteti, ruhájukat beszennyezheti?
16. Hogyan működik a gyalogosok forgalmát irányító 2 lencséből álló lámpa?
17. Mi a gyalogosok kötelessége a járdáról való lelépés előtt az elsőbbséget biztosító helyeken is?
18. Mit jelent a gyalogos feltartott keze, mire jogosítja az őt?
19. Milyen biztonsági berendezésekkel kell felszerelni a kerékpárt?
20. 12 éven aluli gyermek hol kerékpározhat felügyelet nélkül?
21. Szabad-e kerékpáron gyermeket szállítani?
22. Mit kell tenni a kerékpárosnak megfordulás előtt?
23. Szabad-e kerékpárral utánfutót vontatni, vagy a kerékpárhoz állatot kötni?
24. Mi tilos egyirányú utcában?
25. Közúti baleset alkalmával milyen számon kell értesíteni tűzoltókat, rendőrséget, mentőket?
26. Mit kell tegyen az elsőbbségadásra kötelezett jármű vezetője?
27. Mit nem tehet az elsőbbségre kötelezett jármű vezetője?
28. Miről ismerhető fel az egyenrangú útkereszteződés?
29. Mi dönti el az áthaladási elsőbbség sorrendjét egyenrangú útkereszteződésben?
30. Mikor kell megállni a vasúti átjáró előtt?
31. Sorolja fel legalább 3 és legfeljebb 5 olyan helyet, esetet, amikor a járművezetőnek szándékától függetlenül meg kell állnia!
32. Be lehet-e tolni talickát abba az utcába, amelynek elején a MINDEN JÁRMŰ FORGALMA MINDKÉT IRÁNYBAN TILOS lábla van?
33. Mit nevezünk előzésnek?
34. Mit kell tenni az előzés megkezdése előtt?
35. Mennyi a kerékpár megengedett legnagyobb sebessége lakott területen és azon kívül (országúton)?
36. Hol tilos előzni?
37. Mit nevezünk kikerülésnek?
38. Melyek a kikerülés feltételei?
39. Mit nevezünk kitérésnek?
40. Ha útépítés vagy más akadály miatt leszűkül az út, melyik jármű mehet át először az útszűkületen?
41. Hol tilos megfordulni?
42. Kerékpárral mikor szabad a belső forgalmi sávban (az úttest középvonala mellett) haladni?
43. Kézikocsival hol lehet közlekedni?
44. Menetirányváltoztatás előtt mi a legfontosabb teendő?
45. Hány éves kortól tartózkodhatnak gyermekek (gyalogosan) felügyelet nélkül főútvonalon?
46. Mi a legfontosabb teendő közúti baleset helyszínén?
47. Pl. hulladékgyűjtés alkalmával milyen széles lehet rakománynyal együtt a kézikocsi?
48. Mit nem szabad tenni kerékpárral vagy kézikocsival a vasúti átjáróban és annak közvetlen közelében?
49. Melyik az a két úttípus, ahol kerékpárral és kézikocsival egyáltalán nem szabad közlekedni?
50. Melyik az az úttípus, ahol gyalogos nem tartózkodhat és nem is mehet át?
51. Kerékpárosoknak mi tilos kijelölt gyalogátkelőhelyen?
52. Átmehet-e gyalogos az autóúton?
53. Meddig nyúlhat ki hátrafelé a kézikocsiról a rakomány?
54. Hol kezdődik és meddig tart a tilalmi táblák hatálya?
55. Kell-e irányjelzést adni az Előírt haladási irány-t jelző táblánál?

Felvételi hirdetmény

A Budapesti Vasutas Sport Club műugró szakosztálya utánpótlás-felvételt hirdet az 1957—58—59—60—61. évben született, úszni tudó fiúk és leányok részére.

Jelentkezni lehet: a margitszigeti Nemzeti Sportuszoda előcsarnokában Gerlach István oktatónál.

A jelentkezés időpontja: április 28-án, 30-án, május 4-én és 5-én 16—17 óráig, május 10-én, vasárnap 10—11 óráig.

Felszerelést mindenki hozzon magával!

Írásbeli jelentkezés: BVSC műugró szakosztálya, Bp., XIV., Thököly út 41.

JÓ PIHENÉST!

Dr. Simon Ákos a szegedi igazgatóság ellenőrző főorvosa a napokban tölti be 70. életévét. Haja fehér, de mozgása fiatalos. Kedélye, hangulata a régi. Fiatal korában sokat sportolt. A jó levegő, a természet az éltető elemei. Ma is kedvenc sportja az úszás, az evezés. *Dr. Simon Ákos* 35 évi vasúti szolgálat után nyugalomba vonul. Sok hálás betege és tisztelői ez alkalomból hosszú, nyugalmas életet kívánnak a mindenki által tisztelt főorvosnak.

Dr. Bánkfalvy Gyula
Szeged

HÍREK

— *NYUGDÍJAS BÚCSÚZTATÁST rendezett Szob állomás Kossuth szocialista brigádja. A búcsúztatottak között volt Szalai Lajos is, aki szakvonali munkája mellett több éven át volt az állomás szakszervezeti bizottságának elnöke.*

— **Fennállásának 20. éves évfordulóját ünnepelte** a közelmúltban a Vasúti Főosztály SC női tornaszakosztálya a Szív utcai klubban. Ebből az alkalomból a tornaszakosztály régi tagjai díszes emlékplakettet kaptak. Az ünnepséget jól sikerült tornabemutató előzte meg.

— *266 TAGOT SZÁMLÁL a dunakeszi járműjavító bélyegszakköre. A közeljövőben megrendezik a „Százéves a magyar bélyeg" c. kiállítást, mellyel beneveznek a hazánkban 1971. évben sorra kerülő bélyeg-világkiállításra.*

— **Televíziót ajándékoztak** a dombóvári Apáczai Csere János vasútforgalmi szakközépiskola tanulóinak a pécsi igazgatóság dolgozói.

A szerkesztőség üzeni

Kalauz Lajos Szentlőrinc; dr. Bánkfalvy Gyula, Sziládi Sándor Szeged; Bódogh Mihály Dombóvár; Marosi L. Szob; Békefi Dezső, Bánáti József Pécs; Boldizsár Gyula Békéscsaba; Szücs Ferenc Hatvan; Volosinovszki János, Czeglédi Sándor Debrecen; Horváth Lajos Bp.; Spitzmüller Erzsébet Nyíregyháza: *Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.*

Simon László és Bálint Béla Somogyszob; Takács János Cegléd, Jónás Lajos Debrecen: *Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.*

A HIVATALOS LAPBÓL

A Hivatalos Lapból a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket:

13. számból: 105 587/1970. 1. D. A magyar forradalmi munkás-paraszt kormány és a Szakszervezetek Országos Tanácsa elnökségének 1001/1970. (I. 7.) számú határozatának a MÁV területére vonatkozó végrehajtási utasítása,

105 898/1970. 1. D. 1970. április 12-én, a kommunista vasárnapon végzett munkák díjazása.

105 995/1970. 1. D. A „Felszabadulási jubileumi emlékérem" kitüntetésben részesült dolgozók jutalomszabadsága.

105 331/1970. 1. D. A beosztásnak a felmondási idő meghatározásánál történő figyelembevétele.

14. számból: 105 167/1970. 1. D. A munkások besorolásával összefüggő kérdések szabályozása című utasítás módosítása.

105 857/1970. 1. D. A hadkötelezettséget teljesítők érdekvédelméről szóló rendelet módosítása.

Pályázat technikumi és szakközépiskolai tanári állásra.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
Budapest VI., Benczúr utca 41.
Telefon: városi: 229—613
üzemi: 19—77
Kiadja és terjeszti a Népszava Lapkiadó Vállalat Budapest VII., Rákóczi út 54. Telefon: 226—810
Felelős kiadó: Gábor Márton, a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszám: 19.915.001—46
Szikra Lapnyomda



— *Csak nem képzeled, hogy felszálloK kék vonatra lila ruhában!*



— *Ne mérgelődjék kisasszony, szállt a füst!*

(*Pusztai Pál rajzai*)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASÚTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XIV. ÉVFOLYAM, 9. SZÁM Ára 40 fillér 1970. MÁJUS 1.

A munkásszolidaritás ünnepe

1889. július 14-én Párizsban összegyűltek a harcos munkásszervezetek, az európai szociáldemokrata pártok küldöttei, hogy megalakítsák a II. Internacionálét. A kongresszus utolsó napján elhatározták, hogy minden esztendőben, minden országban és városban egy bizonyos napon munkaszünettel kell harcos demonstrációt rendezni a nyolcórás munkanapért, a törvényes munkásvédelemért. A francia küldöttek azt javasolták: hogy ez a bizonyos nap május 1. legyen.

Május elsejét az emlékezés, a tiszteletadás és a szoridaritás nemes eszméi emeltek ünnepi magaslatra. Emlékezés Lucca olasz város selyemszövőire, akik 1531. május elsején vitték diadalra munkabeszüntetéssel jogos követeléseiket.

Ez az emlék is ösztönözhette az amerikai munkások legjobbjait, legbátrabbjait, amikor 1886-ban a nyolcórás munkanapért ugyancsak május elsején tüntetéseket rendeztek.

1890. óta május 1. a munkások harcos ünnepe. A megalkuvás és az opportunizmus nemegyszer vágott léket rajta. Nemegyszer próbálták kivetkőztetni eredeti mivoltából. De mindhiába! A munkások szívében mélyen belevésődött ez a nap és mind erőteljesebben kihangsúlyozódott proletár-internacionalista jellege.

Május 1. tartalma a nemzetközi munkásmozgalom fejlődésével együtt gazdagodott. Kezdődött a nyolcórás munkanap, a törvényes munkásvédelem követelésével, folytatódott a politikai hatalomért folytatott küzdelemmel. Jelszavai közé bekerült a béke, az általános, politikai sztrájk, a tettekben megnyilatkozó nemzetközi munkásszolidaritás. Es eljött az idő, amikor május 1. szivárvány színei közül kigyúlt a vörös, a reménységből kilépett a megvalósult forradalom. A Nagy Októberi Szocialista Forradalom győzelme megváltoztatta május 1. jellegét is. A beteljesülés ünnepévé, a cselekvő szolidaritás ünnepévé, a proletár internacionalizmus győzelmes eszméjének ünnepévé avatta.

Az idei május lobogóinak selymén az egész emberiség legforróbb vágyának, a békének jelszavai fénylenek. Az általános leszerelés követelése, a nukleáris fegyverek megsemmisítése, a békés egymás mellett élés gondolata, a katonai támaszpontok felszámolása, a német kérdés megoldása, a vietnami és a közel-keleti béke követelése, az elnyomás és kizsákmányolás elleni küzdelem a tőkés országokban, a szocializmus, a kommunizmus építése a szocialista világrendszer országaiban.

Ha a béke jelszavai szinte az egész világon azonosak is, az ünneplés módja korántsem egyforma. Az egyik országban békés, szocialista építőmunkával ünnepelnek, a másikban sztrájkokkal és tüntetésekkel, a harmadikban fegyveres harccal. Akik ünnepelnek, azoknak is különböző a bőrük színe, más és más nyelven fejezik ki magukat, és a világ sok dolgáról eltérnek véleményeik. És mégis egyek! Összefogja őket a proletariátus szolidaritása és internacionalizmusa.

Az imperialisták jól ismerik az internacionalizmus jelentőségét. Éppen ezért egyik legfőbb törekvésük, hogy a munkásokat megfosszák ettől a fegyvertől. Így volt ez a múltban, s így van ma is. Ezt felismerni napjaink bonyolult, feszültségektől terhes nemzetközi légkörében, a két társadalmi világrendszer mindenoldalú élethalál harcában, több mint kötelesség. A tőke, mint nemzetközi erő, nemzetközivé tette a kizsákmányolást, s így szükségszerűen nemzetközi jelleggel született meg az ellene küzdő proletáriátus osztálymozgalma is.

Azzal, hogy a szocializmus világrendszerré lett, a munkásosztály nemzetközi összefogásának is új formája jött létre: a szocialista országok kapcsolatában megvalósuló szocialista internacionalizmus. A szocialista világrendszer a világ forradalmi mozgalmának legnagyobb erőforrása. Eredményei vagy kudarcai szerte a világon befolyásolják az imperialistaellenes mozgalmakat. Ezért roppant nagy a felelősségünk. Internacionalista kötelességünk, hogy minden eszközzel erősítsük a marxizmus—leninizmus elvei alapján a szocialista világrendszer országainak közösségét. Maximális mértékben használjuk ki azokat a lehetőségeket, amelyek a szocialista országok együttműködésében rejlenek gazdasági, politikai, kulturális téren és a társadalmi élet minden egyéb területén.

A tudomány és a technika fejlődésének mai szakaszában egyetlen ország sem tud létezni a nemzetközi együttműködés fejlett formáinak felhasználása nélkül. A korszerű technika és tudomány, az anyagi eszközök felhalmozásának és felhasználásának olyan nagy mennyiségét követeli, amelyet egy ország — különösen, ha az gazdaságilag nem elég fejlett — képtelen a maga erejéből biztosítani. Nem tud termékei számára megfelelő piacot biztosítani, önerejéből nem tudja a gazdaságos termelés feltételeit megteremteni. Ez a szükségszerűség még a kapitalista országok vezetőit is különböző nemzetközi együttműködési formák kialakítására ösztönzi. Lehetőségeik e téren azonban korlátozottak, meg sem közelítik a szocialista országokat.

A szocialista államok közti együttműködés kedvező lehetőségei sem valósulnak meg automatikusan. Csak akkor válnak valósággá, ha felismerjük ezt a szükségszerűséget és leküzdünk mindenfajta szűk nacionalista korlátozottságot, melyek útjában állnak.

A szocialista internacionalizmus erősítése meggyorsítja belső fejlődésünket, nemzeti céljaink mielőbbi megvalósulását. S fordítva, a szocialista építés eredményei hazánkban az egész szocialista világközösséget is gyarapítják. Így fonódnak egybe nemzeti és internacionális kötelezettségeink. Ezzel tesszük ma a legnagyobb szolgálatot a szocializmus győzelmes előrehaladásának az egész világon. Ezzel fejezhetjük ki ma leginkább szolidaritásunkat a világ még elnyomott népeivel, akiknek küzdelmét a haladásért, a kizsákmányolás, a gyarmati elnyomás ellen, a magyar dolgozók teljes erejükkel támogatják.

Marx és Engels 123 évvel ezelőtt adták ki a világtörténelmi jelentőségű jelszót: „Világ proletárjai egyesüljetek!" Ezzel a halhatatlan és győzelmes jelszóval nemcsak azt fejezték ki, hogy a tőkések, a burzsoázia nemzetközi összefogásával szemben a nemzetközi munkásosztály harci szolidarítására van szükség, hanem azt is, hogy a munkásosztály és élcsapatának egységére is múlhatatlanul szükség van, mert enélkül nincs és nem lehet végső győzelem.

Az 1969. évi kiváló munkáért:

A Minisztertanács és a SZOT vörös vándorzászlajával kitüntetett szolgálati helyek

A Minisztertanács és a Szakszervezetek Országos Tanácsának elnöksége az 1969. évi jubileumi munkaversenyben kimagasló eredmények alapján az alábbi négy vasúti szolgálati helynek, illetve üzemnek ítélte oda a vörös vándorzászlót a vele járó pénzjutalommal:

1. *Nagykanizsa* vasúti csomópont
2. *Szombathely* vasúti csomópont
3. *Békéscsaba* vasúti csomópont
4. *Székesfehérvár Járműjavító Üzem*

Kiváló vasúti csomópont kitüntetésben részesültek

Az 1969. évi eredmények alapján az alábbi vasúti csomópontok részesültek kiváló csomópont kitüntetésben, a vele járó pénzjutalommal: *Nyíregyháza, Pécs, Dombóvár, Celldömölk, Püspökladány, Dunaújváros, Kiskunhalas, Berente, Hegyeshalom, Debrecen.*

Kiváló főnökség címet nyertek

Az 1969. évi eredmények alapján az alábbi szolgálati helyek s üzemek részesültek kiváló főnökség kitüntetésben: *MÁV Északi Járműjavító Üzem, Celldömölki Építési Főnökség, Hatvan-Salgótarján Pályafenntartási Főnökség, Debrecen Északi Pályafenntartási Főnökség, Hatvan-Füzesabony Pályafenntartási Főnökség, MÁV Adatfeldolgozó Főnökség, Miskolc Távközlési és Biztosítóberendezési Fenntartási Főnökség.*

Kiváló vállalat kitüntetést kapott

A közlekedés- és postaügyi miniszter és a szakszervezet elnöksége Kiváló vállalat kitüntetést adományozott az *Utaselátó Vállalatnak.*

Vezérigazgatói elismerésben részesültek

Az 1969. évi eredmények alapján az alábbi üzemek és főnökségek részesültek vezérigazgatói elismerésben: *Villamos Felsővezeték Építési Főnökség, MÁV Északi Osztószertár Főnökség, MÁV Jegynyomda Főnökség, MÁV Házkezelési Főnökség, MÁV Debreceni Járműjavító Üzem, MÁV Szolnoki Járműjavító Üzem, MÁV Kitérőgyártó Üzem Gyöngyös, Miskolc Gömöri állomás, Veszprém-külső vasúti csomópont, Kiskunfélegyháza állomás, Tatabányafelső állomás, Kaposvár vasúti csomópont, Kiskunhalasi Pályafenntartási Főnökség, Balassagyarmat vasúti csomópont.*

Elismerésben részesült KISZ-bizottságok

A KISZ Központi Bizottsága, a Vasutasok Szakszervezete és a MÁV Vezérigazgatósága az 1969-ben legeredményesebb munkát végző vasutas KISZ-bizottságok közül az alábbiakat részesítette elismerő oklevélben és pénzjutalomban:

Nagykanizsa, Szombathely, Békéscsaba, MÁV Székesfehérvári Járműjavító Üzem, Nyíregyháza, Pécs, MÁV Celldömölki Építési Főnökség, MÁV Északi Járműjavító Üzem, Dombóvár, Celldömölk, Debrecen, MÁV Adatfeldolgozó Főnökség, Pécs vasútigazgatóság, Szeged vasútigazgatóság, MÁV Vezérigazgatóság, Miskolc vasúti csomópont.

A kitüntetéseket a magyar forradalmi munkás-paraszt kormány, illetve a Szakszervezetek Országos Tanácsa nevében Békéscsaba csomóponton április 27-én *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója és *Gyócsi Jenő*, a vasutasszakszervezet elnöke, ugyancsak április 27-én a nagykanizsai csomóponton *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter és *Szabó Antal* főtitkár, április 28-án Szombathely csomóponton *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója és *Gyulyás János*, a vasutasszakszervezet titkára, április 29-én a székesfehérvári járműjavítóban *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes és *Szabó Antal*, a vasutasszakszervezet főtitkára ünnepélyes külsőségek között adták át.

Akik elnyerték a KISZ Központi Bizottság vörös vándorzászlaját



EMLÉKEZETES ÜNNEPSÉG színhelye volt április 15-én a miskolci vasútigazgatóság kultúrterme. *A MÁV miskolci KISZ-bizottság, a Borsod megyei és Miskolc városi KISZ-bizottság javaslata alapján elnyerte a KISZ Központi Bizottság vörös vándorzászlaját.* Az ünnepélyes zászlóátadáson megjelent *Skonda Ödön*, a KISZ KB képviselője, *Tóth János*, a MÁV Vezérigazgatóság ifjúsági összekötője, *Makkai László*, a MÁV miskolci pártbizottság titkára és *Juhász László*, a miskolci városi KISZ-bizottság képviselője.

A MÁV miskolci KISZ-bizottság tizennégy alapszervezetében összesen 550 fiatal dolgozik. A fiatalok együttműködése és programjuk igen sokoldalú. Ezt bizonyítja munkájuk eredményessége is. A KISZ-fiatalok munkájuk során sok segítséget kaptak a párt- és szakszervezet helyi vezetőségétől is.

Skonda Ödön, a KISZ KB. képviselője beszédében értékelte a KISZ-szervezetek munkájának eredményeit és megállapította:

— Tények bizonyítják, hogy a MÁV miskolci KISZ-bizottsághoz tartozó alapszervezetek valamennyi fiatalja több évre visszamenőleg is derekasan helytállt a munkában. Ismert tény, hogy a szolgálati követelmények nagy erőpróbát jelentenek a vasúti KISZ-szervezeteknek. *Nagy örömünkre szolgál, hogy az 1969. évi kimagasló teljesítmények alapján — a jubileumi ünnepségek tiszteletére — a KISZ KB. intéző bizottsága éppen egy vasutas KISZ-szervezetnek ítélhette oda a vörös vándorzászlót* — majd így folytatta:

— Jelentős vállalások, eredmények fémjelzik azt az utat, amíg ez a KISZ-bizottság idáig eljutott. Mindennél többet mond az a 39 000 társadalmi munkaóra, amit a KISZ-fiatalok az elmúlt években végeztek. Aktív részesei voltak az állomások korszerűsítésének, részt vettek a XII-es számú páncélvonat építésében és védnökséget vállaltak külső KISZ-szervezetek felett. A szakma ifjú mestere mozgalomban pedig 373-an értek el különféle fokozatokat. A takarékosság és újítások terén is jelentős eredmények születtek — mondotta befejezésül *Skonda Ödön*, majd *Podhajeczky Zoltán* KISZ-titkárnak átadta a vörös vándorzászlót és a vele járó 5000 forintos pénzjutalmat.

Ezek után *Tóth János*, a MÁV Vezérigazgatóság nevében tízezer forintot nyújtott át a KISZ-bizottságnak. *Dr. Pásztor Pál*, az igazgatóság vezetője pedig az 1969. évi jó munkáért kiváló ifjú mérnököknek és technikusoknak adott oklevelet és pénzjutalmat.

K. S.

Országos közlekedésgazdasági ankét Sopronban

A Közlekedéstudományi Egyesület Sopronban, a Liszt Ferenc kultúrotthonban országos közlekedésgazdasági ankétot tartott, amelyet Lisiczky Lajos, a GYSEV igazgatóságának vezetője nyitott meg. Ezt követte *dr. Mészáros Károly miniszterhelyettesnek „A közgazdasági szabályozók hatása a közlekedés és hírközlés munkaügyi gazdálkodására"* című előadása.

A miniszterhelyettes értékelte az új gazdaságirányítási rendszer kétéves gyakorlatát, foglalkozott a munkaerő-ellátottsággal, a munkatermelékenységgel, a bérszínvonallal és a személyi jövedelemmel.

Különös hangsúllyal szólt arról, hogy a közgazdasági szabályozók miként hatottak a munkaerő-szükségletre és a termelékenység alakulására.

Végül vázolta — különös tekintettel a IV. ötéves tervre — azokat a feladatokat, amelyek a munkaügyi gazdálkodás fokozott hatékonysága érdekében megvalósításra várnak. Kiemelte, hogy a közgazdasági szabályozók továbbfejlesztésénél biztosítani kell a műszaki fejlesztéssel együttjáró munkaerőszükséglet kielégítését, mind mennyiség, mind színvonal tekintetében. A célkitűzések között szerepel a közlekedés és hírközlés dolgozóinak munkaidő-csökkentése, az iparban dolgozók munkaidőszintjére.

A második napon *Turba Sándor*, a KPM munkaügyi önálló osztályának vezetője *„A munkaügyi gazdálkodás és a közlekedés fejlesztése"* címmel tartott előadást.

Először a munkaügyi feladatokról, eszközökről és módszerekről beszélt, majd utalt a korszerű technológiák alkalmazására.

Szó esett — a többi között — a munkaügyi tervezés és a munkaügyi szabályozók szerepéről,

valamint ezeknek a szociális körülményekre és a baleseti helyzetre gyakorolt hatásairól.

H. K.

Emberséges gondoskodás négy árváról

A dombóvári fűtőház javítóműhelyében dolgozott *Csipai Istvánné* segédmunkás, 4 gyermek édesanyja, aki apa nélkül nevelte gyermekeit. Egy üzemi baleset következtében azonban meghalt az édesanya. A gyermekek árván maradtak. A nagyszülők vállalták a kicsik további nevelését. A fűtőház kollektívája sem maradt tétlen. *A szocialista brigádok vállalták a gyermekek megsegítését. Anyaként, apaként gondoskodnak a kis árvákról.* Rendszeresen látogatják őket és az összegyűjtött pénzen ruhát, cipőt, játékokat vásárolnak számukra.

Dicséretükre válik az emberséges gondoskodás.

Bódogh Mihály
Dombóvár

Köszöntő

Amikor virágba borul a természet, amikor több a napfény, amikor tipegő gyermekekkel telnek meg az utcák és terek, akkor köszöntjük Őket, az Édesanyákat.

A már évek óta vissza-visszatérő első májusi vasárnap újra gyermekké tesz mindannyiunkat. Virággal térünk haza, tollat és levélpapírt veszünk, vagy csak emlékezünk. Gyengéd emlékek tolulnak elénk, keressük a gyerekkor feljedhető emlékfoszlányait, hogy mit tudtunk megőrizni Édesanyánkból? Egy-egy kismama mélységesen emberi bájában, magasztos hivatásában keressük és véljük megtalálni hajdani bölcsonket. A féltő gondoskodást, az emberfelettinek tűnő türelmet, a fáradtságot nem ismerő, örökké tevékenykedő, gondoskodó, aggódó örök anyát. Felidézzük a nagy önuralmat magára erőltető anyát, aki szepegő gyermekét viszi az első tanítási napra, aki büszke könnyek között ígérteti meg velünk, hogy írjuk ám meg, milyen a katonaélet, aki még most is csóválja a fejét, ha kalap nélkül megyünk a tavaszias estébe.

Anyáknapja. Milyen rövid szó, mégis végtelen láncolat hordozója, életünké, s az Ő életéé is. Elhatároztuk, hogy május első vasárnapja legyen az Ő napjuk. Maga a szándék, az elhatározás önmagában pusztaformaság lenne, ha csak egy naphoz kötődnék. Egyetlen naphoz csak az ünnepet kötjük. Személyes szeretetünk, ragaszkodásunk ma már társadalmi rangra emelkedett abban a gondoskodásban, melyet társadalmunk tanúsít az édesanyák iránt. Az anyaság megbecsülése, a gyermeknevelés társadalmi segítése ma már természetes eleme új életünknek.

Mégis, most, amikor szeretettel köszöntjük az anyákat, a magunk nevében mondjuk a legkedvesebb szavakat, mert a mi szeretetünket semmi nem pótolhatja!

Önarckép

Kling György festőművész Munkácsy-díjat kapott

AZ ÖNARCKÉP A FESTŐ VALLOMÁSA, az ecsettel végzett önvizsgálat. Kling György Munkácsy-díjas festőművészünket — aki a Vasutasok Szakszervezete Központi Képzőművészeti Iskolája képzőművészeti körének egyik vezetője —, ezúttal másfajta vizsgálódásra bírtuk. Az ecset, az irón megszokott környezetéből, a beszéd és a toll világába csaltuk. *Önmagáról és művészi hitvallásáról nehéz beszélni, s egy olyan művésznek, aki megszokta, hogy áttételesen közvetítse érzéseit, talán még nehezebb.*

— Véletlenül lettem festő. A gimnáziumban nem tartoztam a jó tanulók közé — *mondotta Kling György* —, csak a sport és a rajzolás vonzott. S miután a díjakat a rajztábla mellett nyertem, így ezzel foglalkoztam többet. Akvarelljeim közül néhány már 16 éves koromban is eljutott Japánba.

Érthető tehát, hogy Kling György pályája a kezdeti sikerek nyomán egyre élesebben kanyarodott a rajzolás, a festészet irányába. Képzőművészeti törekvését a főiskolára való beiratkozással „szentesítette". *Rudnai Gyula tanítványa lett* és már másodéves korában kiállításokon jelentkezett munkáival. *A Színyei-társaság fiatal képzőművészeti körének tárlatain mindig bemutatta legújabb alkotásait.* Alig néhány évvel később pedig már a Budapesti Hírlap művészeti kritikájában is találkozni nevével.

„Kling György sötétbarnás színeivel a proletárvilág örömtelen életét festi, s színválasztása jól illik gyűrött munkásalakjaihoz" — írta a lap.

KEDVEZŐ VOLT A KRITIKA, amely azonban nemcsak Kling György festői képességeinek, hanem az akkor divatos forradalmi témaválasztásának is szólt. Derkovics. Dési Huber életműve már széleskörűen hatott.

Miközben a tárlatokon egyre több alkalommal voltak láthatók *Kling György* képei, ő maga nehéz napokat élt. Kifizetetlen lakbérekkel, sietve otthagyott műtermekkel bajlódott, időnkénti éhezéssel küszködött, s csak a közben elért sikerek derítették fel kedélyét. *A párizsi világkiállításon Grand Prix-t nyert az egyik grafikája és egyre nagyobb elismerés követte bemutatott fesményeit is.* A grafikusi munka révén akkor már telt az Akácfa utca 59. szám alatti műterem fenntartására is, ahol ezután a festés mellett munkásszeminárium is folyhatott.

A FESTŐ ÉLETÉNEK NEGYEDSZÁZADA sokkal színesebben alakult, mint a háború előtti. 1945-ben a párt központi dekorációs osztályán dolgozott és az első május elseje egyik főrendezője volt. *1946 őszén egyike volt azoknak, akik megszervezték a kommunista képzőművészek kiállítását.* 1947-ben pedig az Andrássy úton az első önálló kiállítását nyitották meg. Ezt két angliai tárlat követte. Londonban az Eatonban mutatták be képeit. S azóta szinte minden 2—3 évben valahol önálló tárlata nyílik. *Az 1949-ben megalakult Képzőművészeti Szövetség grafikai tagozatának titkára lett.* A vasutasokkal 1951-ben került kapcsolatba. Azóta vezeti a festőszakkört. De mint a beszélgetés közben többször is hangsúlyozta, mindez nem fontos.

— S mégis, mi a fontos?

— Az, hogy dolgozhatok, s hogy taníthatok is.

Kling György eddigi művészeti munkásságáért, a szocialista tartalmú művészet kialakításában végzett tevékenységéért kapta a Munkácsy-díjat.

Gratulálunk a megérdemelt kitüntetéshez!

L. Gy.

Együtt született a szabadságunkkal

Mád község. Itt született 1945. április 4-én *Nagy István*, Mád állomás rendelkező forgalmi szolgálattevője. Tehát egyike azon kevés fiataloknak, akik egy napon születtek a felszabadulással.

Édesapja bányász volt, aki a háborúból nem tért vissza. Az apa nélkül maradt család kenyerét alkalmi munkával, napszámmal az édesanya kereste.

Nagy István a nyolc általános iskola elvégzése után, 1961-ben a szerencsi szertárfőnökséghez került munkásnak. Később megszerezte a távirász- és vonatkezelői szakvizsgát, majd Miskolcon elvégezte a kilenchónapos forgalmi-kereskedelmi tanfolyamot. Innen került Abaújszántóra forgalmi gyakornoknak, majd az önállósító vizsga után tartalékos forgalmi szolgálattevőként egy évig helyettesíteni járt különböző szolgálati helyekre. 1969-ben hazakerült Mádra.

— Nehéz volt megszokni a szolgálatot — mondja —, hiszen egy jó forgalmi szolgálattevőnek sok mindenről le kell mondania. Ünnepnap és éjszaka is el kell látni a szolgálatot, olyan időben is, amikor sok velem egykorú fiatal talán szórakozik. *Kezdetben egy-egy éjszakai szolgálat után álmomban is rendelkeztem, vonatot fogadtam, indítottam. Ma már a vasút hozzá tartozik az életemhez.*

A kissé megkésett születésnapi kívánságunk, hogy az elkövetkezendő huszonöt év még eredményesebb és tartalmasabb legyen, mint az első volt.

Kaszala Sándor

A vasutasszakszervezet 25 éves történetéből

1948 tavaszán döntő változás következett be Magyarországon. Új fejlődési szakaszához érkezett a szakszervezeti mozgalom is. Egyesült a két munkáspárt, megvalósult a munkásosztály szervezeti egysége. Megtörténtek az államosítások, a főbb termelési erők köztulajdonba kerültek, létrejött a munkáshatalom. A szakszervezetek küldetésüknek egy nehéz szakaszán túljutottak.

1948. március 1-én a csepeli művek dolgozói szocialista munkaversenyt hirdettek március 20-tól augusztus 20-ig. Vállalták, hogy a hároméves tervet két és fél év alatt befejezik. *A felhíváshoz a vasutasok tízezrei is csatlakoztak. S bár a versenyszervezés korántsem volt mentes a bürokratikus vonásoktól, a számszerű eredmények túlbecsülésétől, mégis lendítőjévé tudott válni a hároméves terv sikeres befejezéséért vívott küzdelemnek.* Ez a versenyszakasz minden tekintetben eltérő volt a korábbiaktól, miután a szolgálati helyek globális vállalásairól áttértek a dolgozók egyéni vállalásainak szervezésére.

Fejlődik a brigádmozgalom

A szocialista munkaverseny második szakaszában a munkaversenyek magasabb formája: a brigád-versenymozgalom fejlődött ki. Kezdeti hibája főként az volt, hogy a brigádokat a jól dolgozókból állították össze, a gyengébben dolgozókat a mozgalomból szinte kirekesztették. *A szakszervezet a brigádmozgalom fejlődésének biztosítása és a szakmailag elmaradottak felkarolása érdekében széles körű tapasztalatcsere- és munkamódszer-átadási mozgalmat indított.*

A szocialista bérezés elvének megvalósítása szükségessé tette a darabbér bevezetését mindazokon a helyeken, ahol azok alkalmazására lehetőség nyílt. 1950. március 1-én a munka szerinti díjazás elvét az eddigieknél jobban figyelembe vevő bérrendszert vezettek be, amely döntő mértékben a betöltött munkakörben végzett munkát díjazta, és csak kismértékben vette figyelembe a rangfokozatot, illetve a szolgálatban töltött időt.

A szociális problémák eredményesebb megoldása végett 1949 márciusában a telepítési és családvédelmi osztály helyett megalakult a központban a szociálpolitikai osztály. Minden üzemi bizottságnál szociálpolitikai felelőst választottak. *A szociálpolitikai felelősök az üzemi bizottságok segítségével a dolgozók számtalan ügyes-bajos problémájában nyújtottak segítséget.* A szociálpolitikai osztály már ekkor kezdett foglalkozni a dolgozók balesetmentes munkakörülményeinek kialakításával. Harcot folytatott a biztonságos munkakörülmények megteremtéséért.

Nő a szakszervezetek feladata

Népi demokratikus rendszerünk megszilárdítását és rohamos fejlődését is bizonyította az állami társadalombiztosítás szervezetéről szóló 1950. évi 36. sz. törvényerejű rendelet, amely a szocialista társadalombiztosítási rendszer alapját rakta le. *Megszüntette a különböző intézeteket, köztük a MÁV BBI és Jóléti Hivatalt is, és az egész társadalombiztosítási ügyintézést, illetőleg annak irányítását a Népköztársaság Elnöki Tanácsa a szakszervezetekbe tömörült dolgozókra bízta.*

A párt javaslatára a kormány 1950 szeptemberében a szakszervezetekre ruházta a munkavédelmi törvények, rendeletek, óvórendszabályok ellenőrzését. Ezzel ismételten nőtt a szakszervezetek feladata, tekintélye.

Az MDP Politikai Bizottságának 1950 júniusi határozata nyomán, a SZOT elnökségének útmutatása alapján 1950 szeptemberében megalakult a társadalombiztosítási és a munkavédelmi osztály.

A munkavédelmi osztály megalakulása után fő feladatának tekintette a dolgozók munkakörülményeinek megjavítását, az egészséges és biztonságos munkahelyek kialakítását. A szakszervezet az üzemekben kiépítette a munkavédelmi bizottságokat.

Az 1951-es esztendőben számos olyan intézkedés született, amely kihatással volt a szakszervezet tevékenységére. *Ilyen volt például a Munka Törvénykönyvének megjelenése, amely sok, korábban vitatott kérdést tisztázott, és rendszerbe foglalta a megváltozott viszonyoknak megfelelően a munkajogi és egyéb kérdéseket.*

Az első önálló lap

A Minisztertanács június 21-i határozata kimondotta, hogy minden év augusztus második vasárnapját a vasutasok napjává nyilvánítja. Itt említjük meg, hogy 1952-ben a második vasutasnapon első ízben került sor kiváló vasutas és érdemes vasutas jelvények adományozására.

1952 márciusában a dolgozók szociális juttatásáért folytatott eredményesebb munka érdekében megalakult a munkásellátási osztály. Ezt követően létrejöttek az üzemi bizottságoknál a munkásellátási bizottságok, melyek fő feladata a napközi otthonok, bölcsődék, üzemi konyhák, a tüzelőellátás, a lakáselosztás és -építés, a kölcsönös segítő és takarékpénztárak, nevelőintézetek, célgazdaságok stb. ellenőrzése és segítése volt.

1951-ben a közlekedési és a vasutas-szakszervezet vezetősége úgy látta, hogy a közösen kiadott lap már nem elegendő a két szakszervezethez tartozó dolgozók tájékoztatására. Úgy döntöttek, hogy külön újságot jelentetnek meg. A Közlekedés címet a közlekedési szakszervezet lapja vitte tovább. *A vasutas-szakszervezet önálló lapja 1951. június 15-én jelent meg először Szocialista Vasútért címen.*

1949-ben az eddig egységes szakszervezeti világmozgalomban szakadás következett be, az angol és amerikai jobboldali szakszervezeti vezetők hidegháborús politikájának következtében. A *Szakszervezeti* szervezetek megalakították a *Szabad Szakszervezetek Nemzetközi Szövetségét.*

A Szakszervezeti Világszövetség tagozataként 1949 decemberében megalakult Bukarestben a közlekedési, kikötői és halászati dolgozók szakszervezeteinek nemzetközi szövetsége is azért, hogy szakmán belül tevékenykedjen a nemzetközi szolidaritás megszilárdításán, a kölcsönös segítségnyújtás és barátság kiépítésén.

(Folytatjuk)

Állami díjas mozdonyfelvigyázó

Tizennyolc éve ismerjük egymást... Azóta őszre festette halántékát az idő, szeme sarkában ráncok ültek. De nyugodt, energikus természete nem változott: *Tóth Jánosnak, a szombathelyi vontatási főnökség műszaki főintézőjének ma is éppen olyan lehetetlent nem ismerő a munkaszeretete, mint amikor először találkoztunk.* Hány mérföldkő volt az életében? Nehéz lenne összeszámolni. Egy év múlva eléri a „nagy szabadság" korhatárát.

Vonzotta az utazás

— Harmincnégy év a vasút szolgálatában... Hihetetlen gyorsan elrepült, pedig „sűrű eseményű" esztendők voltak. Géplakatos szakmát tanultam. Apám a szombathelyi járműjavítóban dolgozott — emlékezik vissza a kezdeti időkre. — Külön szerencse volt a vasútra bekerülni, pedig csak segédmunkásként vettek fel. A széntéren lapátoltam 26 filléres órabérért. Később bevittek a fiók műhelybe, de az utazás jobban vonzott. 1941-ben letettem a mozdonyvezetői vizsgát. *A háború megpróbáltatásaiból nekem is jutott. Emlékszem, erre az időszakra esik a leghosszabb utam: 223 órát töltöttem mozdonyon, egyvégtében Hegyeshalomtól a felvidéki Volóc állomásig.* Na, de a rossz előbb elhalványul az ember emlékezetében, a kedves, szép epizódok inkább megmaradnak. Látja, a „legbüszkébb" utam mindjárt a felszabaduláshoz fűződik: én vittem az első gyorsvonatot Szombathelyről Budapestre.

Munkahelyéről sohasem késett, s egyetlen órát sem mulasztott igazolatlanul. Már fiatal korában bekapcsolódott a mozgalomba. *Negyvenötös párttag, és szakszervezeti tagsága is 25 éves.* Mozgalmi pályafutása gazdag: bizalmi, propagandista, majd négy évig a szakszervezeti bizottság függetlenített titkára. Később ismét visszatér kedvelt szakvonali beosztásához. Motorvonatvezető, de szakszervezeti tisztséget is betölt, mint munkásellátási felelős. Ezzel párhuzamosan a pártban is különböző funkciókat lát el.

A családnak kevés idő jutott

— A feleségem egyszer meg is kérdezte tőlem: mondd, neked a fűtőház, vagy a családi ház az otthonod? — megértő mosoly játszik az arcán, ujjai egy pillanatra abbahagyják a golyóstoll lassú forgatását. Beismerően, szinte magának mondja: — azért valahol igaza van az asszonynak, keveset látott az elmúlt huszonöt esztendőben. Munka, értekezlet, azután megint munka és tanácskozás... Így ment napról napra, és este lett, mire hazaértem. Ő nevelte a fiúkat, kiszolgálta a négy férfit. Mire ráeszméltem, felnőttek a gyerekek és nagypapa lettem.

Három fia közül a legidősebb pedagógus, a két kisebb hű maradt a családi tradícióhoz: a fűtőházban dolgoznak.

Hobbyja, szenvedélye után érdeklődöm. Válasza meglepő:

— A menetrend hajszálpontos betartása. A zsokék érezhetnek hasonló izgalmat egy-egy nagy derbin, mint ahogyan én figyeltem a menetidőt. Új munkaköröm azonban leszállított a mozdonyról. Nem utazom tavaly óta. Mozdonyfelvigyázó vagyok.

A bonyolult diszpécseri munkát kiváló üzemszervezői érzékkel látja el. Huszonöt fűtőházfőnök irányítása alatt szolgált már, de — ahogy munkatársai is emlékeznek — a felettesek véleménye mindig egyezett: *Tóth János átlagon felüli szakmai képessége kötelességtudással és nagy emberismerettel ötvöződött.* Jelenleg ő a szakszervezeti bizottság elnöke, beválasztották a vasútüzemi pártbizottság tagjai közé is.

Töretlen életpályája csúcsponthoz ért: felszabadulásunk negyedszázados jubileumán a magyar forradalmi munkásparaszt kormány Tóth János főintézőt Állami díjjal tüntette ki. Sokoldalú társadalmi munkája mellett elsősorban hivatásának munkasikerei döntötték el a magas kitüntetés odaítélését. Kiemelkedő érdemeket szerzett a kétezer tonnás mozgalomban, de a vasutas fiatalok nevelésében, a szakmai utánpótlás biztosításában is nagy része volt. *Elismerően nyilatkoznak róla munkatársai, s amikor az élüzem cím 11-szeri elnyerését említik, érdemekben Tóth János nevét az elsők között sorolják fel.* Kitüntetésével őszintén egyetért az egész kollektíva.

Bízik a tanítványaiban

— Teljesültek-e az elképzelései, vágyai?

— Az ember sohasem lehet elégedett, különben közömbössé válik. Ha nyugdíjasként is, de szeretném még megérni azt az időt, amikor a vasút ismét visszaszerzi a régi tekintélyt, bizalmat, megbecsülést, melyet nem is olyan régen még a társadalomtól megkapott. Számítok a tanítványaimra...

Minden bizonnyal Tóth elvtárs kívánsága — ha nem is azonnal —, de feltehetően rövid idő alatt teljesül. Kitüntetéséhez gratulálunk, és jó erőt, egészséget kívánunk!

Horváth Anita

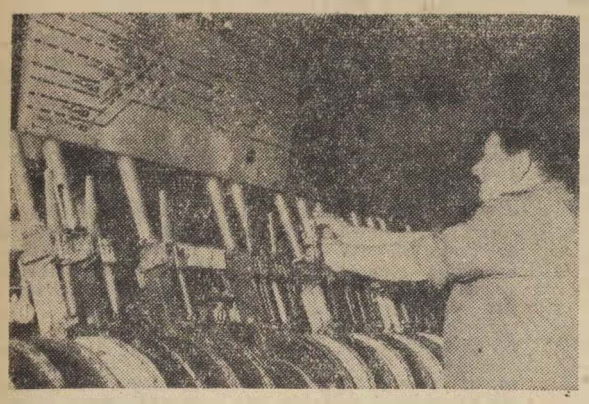
Ünnepeltek a kicsinyek is



Felszabadulásunk negyedszázados ünneplése magával ragadta a Kerepesi úti MÁV-óvoda kicsinyeit is. A felnőttekkel egyetemben ők is „munkával" készültek az országos ünnepre. Képeket, különböző játékos figurákat készítettek, amelyekkel állandó „munkahelyüket" díszítették, csinosították, majd földet, köveket, zöldet gyűjtöttek, hogy szobájuk legkedvesebb pontján felállítsák a Gellérthegyi Felszabadulási Emlékmű kicsinyített mását. Készülődésük betetőzését jelentette találkozásuk a szovjet katonák képviselőivel. A kis Tomi, Tamás, Csaba és Attila átnyújtja az ajándékot Sarabarov Vlagyimir Borinzovics őrnagynak.

(Tőzsér Ernő felvétele)

Az eredményeik — helyettük beszélnek



A vonat bejár, váltót kell állítani.

A bútorok melegbarna fénye, a sarokban „világító" akvárium, s a csukott ajtón át szelíd zsongássá halkult pályaudvari zaj, nyugodt hangulatot áraszt a szombathelyi állomásfőnök irodájában. Hatan üljük körül az alacsony asztalt. A „főnökök társaságában" természetesen a legizgalmasabb témáról esik szó: a szombathelyi csomópont az 1969. évi kimagasló eredményei alapján elnyerte *a Minisztertanács és a SZOT vörös vándorzászlaját.*

Hogyan érték el a magas szintet, mi a titka az állomás, a vontatási főnökség, a szertár remekül összehangolt munkájának, hogy még a decemberi zord időjárás sem tudta lerontani teljesítményüket?

— A számok beszélnek a legtömörebben, s bevezetőül kezdjük talán a tavalyi teljesítményekkel — ajánlja *Szelestey Elemér állomásfőnök,* s kérdőn néz *Kun Józsefre* és *Fixl Miklósra,* a vontatás, illetve a szertár vezetőire. (A rögtönzött beszélgetésen részt vesz még *Simon László mérnök,* az állomásfőnök helyettese és *Fülöp Béla szakszervezeti bizottsági titkár is.)*

Havi 210 órát dolgoznak

Az asztalra terített kimutatások az egyéves megfeszített munkát idézik: „... a tehervonatok átlagos terhelése 103,43 százalék, célkitűzésük 102 százalék volt. Kocsitartózkodási tervüket 1,19 százalékkal teljesítették túl, terhelési határkihasználásuk 101,73 százalékra alakult. A tervezett 165 ezer tonna berakandó árut megtetézték még 8300 tonnával. *A vonatkísérők egy szolgálati órájára eső vonatkilométer-teljesítmény 6,40 kilométer helyett 6,51 kilométer volt.* A személyszállító vonatok menetrendszerinti indítását a kitűzött 98,5 százalék helyett 99,14 százalékra teljesítették, a tehervonatoknál az eredmény: 89,98 százalék volt..."

A szakszervezeti bizottsági titkár szavaival élve gondosan ügyeltek, hogy „ne hajtsák túl" az embereket, mert a nagy létszámhiány ellenére sem volt magas a túlóra. Ahol nehezebb munkakörben dolgoztak, nem maradt el a háromszori közbeváltás. Az idén március 1-től már minden munkahelyen bevezették a 210 órás munkaidőt. *Az utazószemélyzetnél még esetenként túllépik, viszont a 300 órás távolléti időt mindenkinek megadják. A múlt évben mindezek mellett vonatkísérőkkel kisegítették a budapesti MÁV-igazgatóságot, a nyári időszakban pedig váltóőröket küldtek a „megszorult" Várpalotának.* Az állomási és a kereskedelmi szolgálat összdolgozóinak több mint háromnegyede szocialista brigádtag. A 49 szocialista brigád — mely közül csak háromnak nincs arany, ezüst plakettje, illetve zöldkoszorús fokozata — 760 dolgozót ölel magába.

Javultak a munkakörülmények

Sokat javultak a munkakörülmények: a kereskedelmi szakszolgálatnál tavaly megszüntették az éjszakai műszakot, ennek ellenére a fizikai dolgozók teljesítménye 5—10 százalékkal növekedett, s ez bérükre is kedvezően hatott: átlagkeresetük 2200 forint körül mozog. Ugyancsak tavaly kétmillió forintos beruházással a rakodógép-karbantartóknak új szerelőcsarnokot építettek.

Képtelenség lenne mindazt egy riportba foglalni, mely a munkafegyelemről, a kollektív szerződés szabályainak betartásáról elhangzott. *A „fűtőháziak" gazdaságos mozdonyfelhasználása a célkitűzést hat százalékkal túlhaladta.* Újítsuk a „váltóolvasztó", mely gépekre szerelt lángszóróval működik, az állomás rendezőpályaudvarán is felmérhetetlen előnyt jelentett. A szertár, mint a csomópont kifogyhatatlan „bőségszaruja", a legkisebb készletlekötéssel is — mely 100 forintra vetítve 96,3 százalékra alakult — kielégítően ellátta szénnel, olajjal és egyéb anyagokkal a „társszolgálatokat". (2680 kocsit kezeltek, 87 ezer 91 tonna szenet mozgattak meg.)

Az eredmények elhangzása után kialakult a kép, valamennyiük véleménye: „igaz, hogy a dieselek — főleg az M 62-esek — belépése lényegesen közrejátszott a sikerben, de végeredményben a dolgozók helytállásának köszönhető, mely a negyedik negyedévben — a felszabadulási munkaverseny első szakaszában — eddig példa nélkül álló volt."

A torony erőművészei között

Egy kerékpáros lány áll meg az erkély alatt. Fentről leeresztik a „kézi liftet", s egy pillanat múlva a kampóra akasztva otthimbálódzik az aranybarnára sült háromkilós ropogós kenyér. Jó étvágyúak a „toronyiak", nem csoda, ha még annyi idejük sincs, hogy lefussanak a magas lépcsősoron.

— Jöhetünk az iparral! — hangzik, ahogy felérünk. A térfelvigyázó a szombathelyi iparteleprőlérkező vagonokról rendelkezik, miközben a két váltókezelő a váltó és retesz állító karokat rántja fel, húzza le, bámulatos gyorsasággal. *Korszerűtlen már itt ez a mechanikus vonóvezeték, melyekkel egyszerre 460 kilogrammos súlyt mozgatnak meg.* S ez így megy 12—13 óráig. A toronyiak már jól bennjárnak a „férfikorban".

— Nehéz az utánpótlás, csak elvétve akad vállalkozó — magyarázzák, de egy „gyakornok" mégis kapóra jön.

— 1961-ben jöttem a vasúthoz, kocsirendező voltam. Háromhónapos gyakorlat után vizsgázom. Ha sikerül, felkerülhetek a toronyba. — *Simon József* szemével issza a laikus számára is lenyűgöző képet: egymásba „karoló" sínpárok, guruló vagonok kerekeinek



Utazik a kenyér. Jó étvágyat, „toronyiak". *(Váradi Magda felvételei)*

hangja, ütközők csattanása... Pedig itt még nincs is gurítódomb, csak síktolatás, mégis ebből a perspektívából kiemelkedik a vasút szépsége.

Az erkélyen állunk, s ahogy tekintetünk végig pásztázza a százéves vasútállomás öreg és új épületeit, a széles sínhálózatot, valószínű gondolataink is megegyeznek: ilyen körülmények között is évtizedek óta élüzem szinten dolgozik az állomás, s valóban kiérdemelt lesz a nyolcvanas években várható teljes rekonstrukció.

Horváth Anita

„Alaposan megdolgoztunk érte"

Céltudatos munkával érdemelték ki a vörös vándorzászlót

Újabb kiváló eredmények Nagykanizsa csomóponton

Évek óta eredményesen dolgozik a pécsi vasútigazgatóság területén Nagykanizsa csomópont. Ez a tartósan elért kiváló teljesítmény nyert most elismerést azzal, hogy az idei május elseje alkalmából — ezúttal első ízben — MT-SZOT vörös vándorzászlóval tüntették ki a csomópontot.

Bármily furcsán hangzik: a csomópont vezetőit nem érte váratlanul a kitüntetés. „Alaposan megdolgoztunk érte — mondják. — *Amikor tavaly csomópontunk kiváló címet kapott, elhatároztuk, hogy minden erővel tartjuk és tovább javítjuk a versenyben elért eredményeinket."*

Jó az együttműködés

Azt, hogy az állomás és a vontatási főnökség dolgozói, különösen a 44 szocialista brigádjuk tagjai álltak a szavukat, kiváló teljesítményeik bizonyítják.

— Nálunk mindenki arra törekedett, hogy balesetmentesen dolgozva teljesítsük a magas követelményeket — mondotta eredményeikről *Varga László állomásfőnök.* — Pártbizottságunk, szakszervezeti és KISZ-bizottságunk agitációs eszközeivel támogatta szakvonali intézkedéseink helyes végrehajtását. *A vontatással, a szertárral és a csomópont többi szolgálati helyével tovább erősítettük az immár évek óta zavartalan, gyümölcsöző együttműködésünket.* A szinte állandósult kocsihiány közepette így is rendkívüli nehézségeket kellett áthidalnunk.

Hogyan sikerülhetett, hogy a kocsihiány ellenére is túlteljesítették áruszállítási tervüket és vonataik terhelése is a célkitűzésnél kedvezőbben alakult? — A felekkel való kapcsolat erősítése bizonyult erre a legjobb módszernek. Így érték el, hogy a kedvező bázis-eredménynél is kevesebb volt tavaly a késetten kezelt kocsik száma. Több üzemmel, így a bútorgyárral, a sörgyárral és a helyi állami gazdasággal is megvalósították a vonathoz való rakodást. Elérték ezzel, hogy a délelőtt kirakott kocsikat még aznap este rakottan továbbíthatták. *Az egyes munkakörökre olyan világos célkitűzéseket dolgoztak ki, amit az állomás dolgozói maguk is értékelhettek.* Szolgálatuk befejeztével felmérhették, hogy megkeresték-e a bérüket és aznapi tevékenységükkel mennyit adtak a közös eredményhez. Ennek a módszernek eredményeként az állomás mellékteljesítményeinek értéke több százezer forinttal meghaladta az előző évi színvonalat.

Növekedett a termelékenység

Kedvezően hatott a dolgozók munkalendületére, hogy az elmúlt évben Nagykanizsa állomás dolgozói összesen másfél millió forinttal magasabb keresethez jutottak. Megfelelő szervezési intézkedésekkel növelték a közbeváltós munkahelyek számát. A mintegy 35 fős létszámhiány ellenére az idei első negyedévben már elérték, hogy minden munkakörben havi 210 órát dolgoztak.

A vontatási főnökség elsősorban a vonóerő gazdaságos felhasználásában és a termelékenység növelésében jeleskedett.

— Eredményeinket dolgozóink fegyelmezett, utasításszerű munkájának köszönhetjük — állapította meg *Vesely József vontatási főnök,* de megjegyezte: — Sokat fejlődött a Diesel-mozdonyok javítása. Több új alkatrészt sikerült beszerezni, melyekkel gyorsan pótolhattuk a meghibásodottakat. Ezzel vonali mozdonyaink javítási idejét jelentősen lecsökkentettük. *A mozdonyfordulók jobb megszervezésével, a műszaki feltételek biztosításával gépeinknél gyakori volt az úgynevezett „sarkonfordulás" is.* Ilyen esetekben valóban csak a legszükségesebbre korlátozódott a mozdony fűtőházi tartózkodási ideje.

Nagykanizsán is sok nehézséget okozott az idei kemény tél. Eredményeik az első negyedévben ennek ellenére rendkívül kedvezőek.

— Magunk is meglepődtünk ezen — mondta *Vesely József.* — Máskor az évet mindig úgy kezdtük, hogy a második és a harmadik negyedévben nem győztük pótolni a lemaradást... Most, a felszabadulási versenyünk során 106,26 százalékos 100 etkm teljesítményt értünk el, a többi mutatónk ugyancsak várakozáson felül kedvező. *Elbizakodottságra semmi okunk, de a magas kitüntetés mellett ennek is nagyon örölünk. Önbizalmunkat, munkalendületünket erősíti és ha szorgalmunk nem lankad, a csomópont újabb munkasikerének kezdetét jelentheti.*

(L—cz)

Méltán nyerték el a vándorzászlót

Pontosan és gazdaságosan dolgozott a Székesfehérvári Járműjavító Üzem

HÉT ALKALOMMAL VEZÉRIGAZGATÓI ELISMERÉS, ötször „Élüzem"-kitüntetés jutalmazta munkájukat. Tavalyi eredményeik alapján méltán nyerték el a magasabb kitüntetést, *a Minisztertanács és a SZOT elnökségének vörös vándorzászlaját.* — Hogyan bizonyult méltónak erre a magas kitüntetésre a MÁV létszámát illetően legkisebb járműjavító üzeme?

Eredményeik meggyőző magyarázatot adnak erre a kérdésre. Az elmúlt évben, bár a rekonstrukciós munkálatok folytak a Székesfehérvári Járműjavító Üzem területén, aminek következtében sokszor nehéz körülmények között dolgoztak, feladataiknak mégis minden tekintetben jelesen feleltek meg.

A járműjavítási igényeket tervszerűen és dekádonkénti ütemességgel elégítette ki az ezer dolgozót számláló kollektíva. *A járműfenntartási költségeket 11,45 százalékkal csökkentették, eredménytervüket 39,56 százalékkal túlteljesítették. Az előirányzott 100 százalékról 68,14 százalékra csökkentették a javítási átfutási időt és 67,83 százalékra a javítási időtartamot.* Jelentősen fejlődött az üzem alkatrészgyártó tevékenysége. Az új forgóvázak pontos szállításával megbízható partnerei voltak a Dunakeszi Járműjavítónak. Eredményjavulásuk legfőbb forrását a végrehajtott műszaki-szervezési intézkedések jelentették. Így például az ércszállító kocsik gyártásánál éves viszonylatban mintegy 14 ezer normaóra megtakarítást értek el. *A létszámhiányuk miatt kiesett munkaórákat sikeresen pótolták a teljesítmények növelésével.* Jól segítette ezt, hogy 33 brigádban az üzem 564 dolgozója vett részt tevékenyen a jubileumi versenyben.

Amikor *Németh Imrének,* az üzem gépészmérnök- és mérnök-közgazdász igazgatójának gratuláltunk a magas kitüntetéshez, a kollektíva összefogását dicsérte:

— Számunkra igen nagy előny az erős és kitűnően képzett törzsgárda — mondotta. — Ez a műszakiakra is értendő. *Jellemző, hogy a 12 év alatt, amióta az üzem igazgatója vagyok, mindössze egy osztályvezető személyében történt változás.* Pártszervezetünk és szakszervezeti bizottságunk sajátos eszközeivel az eredményesebb munkát segíti. Különösen fontosnak tartom az üzemi demokrácia fejlesztésében elért eredményeket. Sikerült elérnünk, hogy nálunk már az új gyártmányok művelettervezése, felszerszámozása a legjobban képzett fizikai dolgozók tapasztalatai, javaslatai alapján kezdődik.

S ÚJ GYÁRTMÁNY MINDEN ÉVBEN többféle is kikerül a székesfehérvári üzemből. Tavaly például új tej-, sertés- és ércszállító kocsikat építettek megfelelve a magas minőségi követelményeknek. *A kitűnően képzett törzsgárda lehetővé teszi, hogy az üzem gyorsan reagáljon a vasútüzem igényeire.* Például tavaly novemberben rendelt tőlünk a 6. szakosztály 50 darab kőszállító kocsit. Márciusban már 10, áprilisban további 30 kőszállító kocsit adtak át rendeltetésének és május 10-ig be is fejezik a munkát. Ez a rendelés másutt legalább kétéves „átfutási" időt igényelt volna...

Az üzem legfontosabb idei gyártási feladata a kéttengelyes Sy-kocsik gyártásának megkezdése. Ebbe a munkába kooperáló partnerként a gyöngyösi Kitérőgyártó Üzemet is bevonják. Az Sy-kocsikhoz, amelyek már a korszerű központi vonó-ütköző készülékek beépítésére alkalmas kivitelben készülnek, februárban kapták meg az utolsó rajzokat, de a prototípust áprilisban már el is készítették. Májusban húsz Sy-kocsit gyárt az üzem és bíznak abban, hogy az év végéig teljesítik a 230 kocsiról szóló megrendelést.

AZ EMLÍTETT REKONSTRUKCIÓ nehezíti ugyan a Székesfehérvári Járműjavító Üzem munkáját, de mégsem panaszkodnak miatta. Jól tudják, hogy ez a fejlődés nélkülözhetetlen velejárója, saját érdekük is. *Tavaly készült el az üzemorvosi rendelőjük, amelynek építését 800 ezer forinttal segítette szakszervezetünk.* Azért sem panaszkodtak, hogy nemrég lebontották a legnagyobb régi csarnokukat, hiszen már tető alatt is van az előregyártott elemek felhasználásával épített új kéthajós üzemcsarnok, ahol 10 tonnás darukkal végezhetik majd az anyagmozgatást.

L. J.

A jó együttműködés

A békéscsabai vasúti csomópont dolgozói a múlt évi eredményes munkájuk alapján elnyerték a Minisztertanács és a SZOT Vörös Vándorzászlaját.

Rászolgáltak az elismerésre. Mi sem bizonyítja ezt jobban, mint az a tény, hogy az utóbbi évtizedben nem volt olyan esztendő, amikor ne részesültek volna valamilyen kitüntetésben. Különösen kiemelkedő eredményeket értek el az ellenforradalmat követő években. *A csomópont dolgozói 1959 óta — két esztendő kivételével — rendszeresen teljesítették terveiket. Ennek eredményeként háromszor kaptak Vezérigazgatói elismerést, hatszor az Élüzem címet, illetve a Kiváló vasúti csomópont címet. Két alkalommal pedig megkapták a MÁV Szegedi Igazgatósága és a Vasutasok Szakszervezete területi bizottságának vörös zászlaját is.* Most a felszabadulás 25. évfordulója és a Lenin-centenárium tiszteletére kezdeményezett versenyben is az első helyen végeztek.

Sokat lendített a csabai vasutasok munkáján, hogy az utóbbi években dieselesítették a távolsági személyszállító vonatokat. Ebből viszont az az előny is származott, hogy mintegy 40—50 perccel rövidebb lett a Békéscsaba—Budapest közötti utazás ideje.

Eredményes a szocialista munkaverseny

Természetesen nemcsak gépekről, korszerű berendezésekről gondoskodtak, hanem az ezeket kiszolgáló emberekről is. Ezt bizonyítja, hogy a csomóponton fordulószolgálatot teljesítő dolgozóknál tavaly megvalósították a közbeváltós rendszert, amely az addigi havi 240 órát 210 órára csökkentette. Ez az intézkedés 600 dolgozót érintett. *A járműfenntartó és építő állománycsoportba tartozó 180 dolgozó munkaidejét heti 48 óráról 44 órára mérsékelték.* Mégis a múlt esztendei eredményeik igen figyelemreméltóan alakultak. Csupán egyetlen adat erről. A vasúti csomópont 1969. évi szállítási terve 435 ezer tonna volt, amit 2276 tonnával teljesítettek túl. Szinte valamennyi tényező kedvezően alakult, s így Kiváló vasúti csomópont szinten teljesítették terveiket.

Ebben az erőfeszítésben igen sokat segített az immár több évtizedre visszatekintő szocialista munkaverseny-mozgalom. *A csomóponton jelenleg 48 szocialista brigád dolgozik, amelyek több mint 800 dolgozót egyesítenek soraikban.* S hogy eredményesen, ezt az is tanúsítja, hogy eddig öt kollektívát arany-, hatot ezüst- és tizenkettőt bronzplakettel tüntettek ki. Az elmúlt években kimagasló sikert ért el a vasútállomáson a *Gagarin-, a Kossuth- és a Petőfi,* a vontatási főnökségnél pedig *a Sallai-brigád,* valamint a világítási szocialista kollektíva, a veterán *Balázs Béla* brigádvezetővel az élen.

Gyümölcsöző kapcsolat a fuvaroztatókkal

Példamutató fáradozásuk abban is megmutatkozik, hogy a csomópont szolgálati ágainak együttműködése igen eredményes. Megszűnt a mások munkájának lebecsülése, a szakmai sovinizmus, s ennek helyébe a kölcsönös segítés lépett.

A békéscsabai vasúti csomóponton a magas kitüntetés után sem pihennek meg a babéraikon, mert mint mondották: a kitüntetés kötelez...

Podina Péter

Amit a végrehajtó szolgálat munkaidejéről tudni kell

A MÁV 1969/70. évi kollektív szerződésének módosítása (központi függeléke) — ami az 1970. évi 13. sz. Hivatalos Lap mellékleteként jelent meg — április 1-én lépett hatályba. A függelékben a legjelentősebb változások közé a munkaidőre vonatkozó és a hozzá kapcsolódó szabályok tartoznak.

A módosított 23. § alapjaiban változtatta meg a vasútnál több évtizedes hagyományokkal kialakult munkaidőket. A 23. § (2) bekezdése szerint „a) *A végrehajtó szolgálatnál a munkaidő a fővonalakon és a B. I. jelzésű mellékvonalak II. csoportú állomásain, valamint ezek telephelyén levő szolgálati helyeken 1970. április hó 1-től 1970. december 31-ig terjedő időre 1888 óra, a mellékvonalakon 1970. július 1-től december 31-ig 1264 óra.*

Negyedéves munkaidőkeret

E munkaidőkereten belül a fővonalakon és a B. I. jelzésű mellékvonalak II. csoportú állomásain, valamint ezek telephelyén levő szolgálati helyeken 1970. április 1-től, illetve a mellékvonalakon 1970. július 1-től negyedéves munkaidőkeretet kell képezni, s ez egyenlőtlenül is megállapítható. Az 1/4 évre lebontott munkaidő a 690 órát nem haladhatja meg. A negyedéves munkaidőkeret megállapítására a szolgálati főnök a szakszervezeti bizottsággal egyetértésben tesz javaslatot, amelyet az igazgatóság a területi bizottsággal egyetértésben hagy jóvá.

b) *A megállapított munkaidőkereten belül az egyes szolgálatok tartama a 18 órát nem haladhatja meg. Munkarendváltozás esetén arról a dolgozót legkésőbb előző szolgálatának befejezése előtt értesíteni kell.*"

Ez a változás egy évekkel korábban elkezdődött folyamat legújabb eredménye Az 1960-as évek elején kezdődött a 24/24-es — havi 360 órás — munkaidő felszámolása. s mintegy 3—5 év alatt sikerült a szabályok közül törölni az ilyen munkaidőre vonatkozó rendelkezéseket. Az már újabb előrelépés volt, hogy 1969-re a 12/24-es fordulóknál végleg sikerült túlmunkának elismertetni a havi 240 óra feletti munkát.

Most. alig egy évvel azután. hogy — az őrszolgálat kivételével — 240 óra lett a legmagasabb havi munkaidő, áttértünk a napi 8 órás munkaidőnek megfelelő munkaidőkeretek alkalmazására.

A túlmunkát meg kell váltani

Az idézett 23. § (2) bekezdése a napi 8 órás munkaidő alapján munkaidőkeretet állapít meg — *ilyen szempontból a fizetett ünnep (munkaszüneti nap) is munkanapnak számít, s módot ad arra, hogy negyedévenként egyenlőtlen mértékben határozzák meg, osszák fel az adott (munkanapok száma szorozva 8 órával) fix keretet.* Az így meghatározott negyedéves munkaidő feletti szolgálat pedig túlmunka lesz, s azt meg kell váltani. (20. § 1/b. és 29. § (2) bek.)

A negyedévi egyenlőtlen munkaidőkeretnek is határt szab részben a megadott munkaidőkeret, részben pedig az a rendelkezés, hogy 690 óra fölé nem lehet emelni a negyedéves munkaidőt. Ugyanis csak a megadott 1868, illetve a féléves 1264 órán belül lehet gazdálkodni, s az egyik hónapra, negyedévre annyival emelhető meg a munkanapszor 8 órás keret, amennyit ebből a szabályozáskor már előre — mint megtakarítást — betervezték, meghatároztak.

A negyedévi egyenlőtlen munkaidő megállapítása nem kötelező előírás, hanem csak lehetőség. Lehetőség az észszerű, a szállítási igényekhez igazodó munkaidő-gazdálkodásra. Ahol ezzel a lehetőséggel nem élnek, tervszerűen nem gazdálkodnak, nem szabályozzák le előre a negyedévenkénti egyenlőtlen munkaidőt, ott minden hónapban, negyedévben a munkanapok száma szorozva 8-cal, lesz a munkaidő mértéke.

A hangsúly itt az előre való szabályozáson van. A spontán kialakult munkaidők nem adnak lehetőséget a gazdálkodásra (pl. ha egyik időszakban a tervezettől kevesebb lenne a tényleges munkaidő, a megtakarítás nem vihető át a másik időszakra, negyedévre). *Azt sem engedi meg a Kollektív Szerződés szabálya, hogy az egyik negyedévben felmerült túlmunkáért a másik negyedévben adjanak szabad időt.* Tehát minden negyedévet külön-külön le kell zárni. a szabad idővel meg nem váltott túlmunkát ki kell fizetni.

18 óránál hosszabb szolgálat nem lehet!

Ha a javaslattétel és az igazgatósági szabályozás is elmarad — nem gazdálkodnak a munkaidővel —, akkor úgy, mint az állandó nappalos szolgálatot teljesítő dolgozóknál, sem kevesebb, sem pedig több nem lesz a munkaidő, mint amennyi a munkanapok számának 8 órával való szorzata (pl. havi 25x8 = 200 óra).

Az egyes szolgálatok maximális tartamát is meghatározza a módosított kollektív szerződésünk idézett szabálya, mely szerint 18 óránál hosszabb szolgálatokat szervezni nem szabad.

Ez a rendelkezés vonatkozik a mellékvonalakon folyamatban levő munkaidő- és munkarend-átszervezésekre is. A munkaidőt és a munkarendet itt is úgy kell megállapítani, hogy az egyes szolgálatok maximális időtartama a 18 órát nem haladhatja meg.

A munkaidőre vonatkozó új szabályok gyakorlati alkalmazása során több helyen tettek kísérletet az osztott munkaidő alkalmazására. Ezzel kapcsolatban utalni kell a *Kollektív Szerződés 25. § (3)* bek. rendelkezésére, mely szerint a szolgálatot naponta csak egy aikalommal lehet megszakítani, s hogy a megszakítás 2 óránál rövidebb nem lehet Az ilyen munkaidő-megosztásokat — megszakításokat — is az igazgatóság a területi bizottsággal egyetértésben engedélyezheti.

Nem lehet azonban megosztani a munkaidőt ott, ahol a helyi adottságok és lehetőségek arra nem adnak módot. Pl. ha a dolgozó nem hagyhatja el munkahelyét, szolgálati helyén kell tartózkodni stb.

Az osztott munkaidő alkalmazása nagy körültekintést igényel, s annak elrendelése, engedélyezése előtt a szolgálati hely és az érintett dolgozók érdekeit nagy felelősséggel kell mérlegelni.

Dr. Banka József

Válasz a MÁV 1969/70. évi kollektív szerződését módosító függelék vitája során elhangzott javaslatokra

JAVASLAT a 20. §-hoz:

Az átlagkereset 30 napnál rövidebb időre szóló elszámolásánál is vegyék figyelembe a jutalmakat, prémiumokat, év végi részesedést stb., s így ezeket arányos összeggel fizessék ki mindazon időkre, amikor a dolgozó részére átlagkereset jár.

Válasz: Az ilyen elszámolás következményeként a beszámított bérféleségeket később — az átlagkereset fizetése után — időarányosan kellene csökkenteni a 7/1967. (X. 8.) Mü. M. sz. rendelet szerint. Pl. ha valaki 8 nap szabadságára kapna a javaslat szerint átlagkeresetet, úgy később az említett bérféleségeket azzal arányos időtartamra — 8 napra — eső részösszeggel kellene csökkenteni. Ez nagy adminisztráció többletet jelent, ami ellentétesen hat az ésszerű munkaerő-gazdálkodással és a munkaidő-csökkentésre tett erőfeszítésekkel. A javaslatot nem fogadták el.

JAVASLATOK A 23. §-hoz:

a/ A központi szolgálatnál is legyen lehetőség a 48 órás munkaidő ledolgozása mellett a kéthetenkénti szabad szombatra.

Válasz: A mindjobban erősödő és külön a nődolgozók részéről indokolt — ilyen munkáltatási rend kérése mellett is figyelemmel kellett lenni a kormány álláspontjára. Tekintve, hogy a központi szolgálat dolgozói részére nem engedélyezték a munkaidő-csökkentéssel együttjáró kéthetenkénti szabad szombatok bevezetését, a vasút kollektív szerződésébe ilyen rendelkezés felvétele jogszabályba ütközött volna. A kollektív szerződés jogszabályba ütköző rendelkezése viszont nem érvényesülhet, mert helyébe a jogszabály rendelkezése lép. Jelenleg tehát nem volt lehetőség arra, hogy a központi szolgálat dolgozóinak munkaidejét kollektív szerződésben az igényeknek megfelelően szabályozzák.

b/ A munkaidő-csökkentés után a szolgálati órák tényleges csökkentésével a fordulószolgálatosok elmaradó túlmunkájának díjazására fordított összegeket alapbéresítsék.

Válasz: Ez a kérdés azért merült fel, mert várható, hogy a fővonalakon és a B. I. jelzésű mellékvonalak II. csoportú állomásain átmenetileg csak túlmunka teljesítésével lehet a szolgálatot ellátni.

A javaslathoz hasonló alapbéresítés — a keresetveszteség elkerülése — előírás a munkaidő-csökkentéseknél. Ezt a MÁV eddig is betartotta és tovább is alkalmazza.

Minthogy a túlmunka kötelező munkaidőn felül végzett munka, az azért járó díjazás alapbéresítésére Kollektív Szerződésben kötelezettséget vállalni nem lehetett. Ha a túlmunka felmerülése részben vagy egészben megszüntethetővé válik, későbbi időpontban sor kerülhet a túlmunkadíj egy részének alapbéresítésére. Ennek lehetőségeit a mindenkori bérhelyzet határozza meg, s reméljük, az új bértömeggazdálkodás erre ösztönzést és lehetőséget is ad.

c/ A szolgálat átadás-átvétel és a kötelező állomásbejárások idejét munkaidőként ismerjék el.

Válasz: A Kollektív Szerződés módosított 23. §-a a napi 8 órás munkaidő bevezetésével az Államvasutakra és a szakszervezeti szervekre a munkaerő-gazdálkodás és a munka jó megszervezése rendkívüli feladatot ró. A megvalósítás lényegében 30 órát meghaladó mértékben csökkenti a végrehajtó szolgálat dolgozóinak havi munkaidejét. Ilyen körülmények között nem lehetett teljesíteni most azt az igényt, hogy azokat a járulékos időket, amelyek évtizedek óta a havi 240—360 órás munkaidő mellett is, a szolgálati beosztás sajátosságaként jelentkeztek, munkaidőnek ismerjék el. Későbbi időpontban azonban erre is sor kerülhet.

d/ A pályafenntartási szakszolgálatnál foglalkoztatott vonali dolgozók (térközőrök, pályaőrök) havi munkaidő-kerete ne 208, hanem 220 óra legyen.

Válasz: A módosított Kollektív Szerződés a végrehajtó szolgálatnál foglalkoztatott valamennyi dolgozó munkaidejét rendezi. A javaslat megvalósítása a pályafenntartási dolgozókat indokolatlanul hátrányos helyzetbe hozta volna.

e/ A forgalmi-munkás állománycsoportú forgalmi és a kereskedelmi fizikai dolgozóknál is vezessék be a 44 órás munkahetet.

Válasz: A forgalmi szakszolgálatnál heti 44 órás munkaidő-csökkentést a kormány határozata szerint még nem lehet bevezetni, ezért az ott foglalkoztatott munkás állománycsoportú dolgozóknál sem lehet áttérni a 44 órás munkahétre. A rakodógépkarbantartó részlegek dolgozóit azonban az egyéb ipari és a közlekedési tevékenységtől elkülöníthetőnek kell tekinteni, s.a 23. §. (3) bekezdés e) pontja ennek megfelelően módosítva lett. Így az itt dolgozóknál heti 44 órás munkaidőt kell alkalmazni.

f/ Az építési és pályafenntartási, távközlési és biztosítóberendezési főnökségek központjaira is 44 órás munkaidő mellett az idénymunkarendet vezessék be.

Válasz: Az idénymunkarendet alkalmazni csak a termelőmunkát végző és a dolgozók közvetlen felügyeletét ellátó alkalmazottaknál lehet, így a javaslat megoldására nem volt lehetőség.

g/ Munkarendváltozás esetén a dolgozót ne az előző szolgálatának befejezése előtt kelljen értesíteni a változásról, hanem korábban, 2—3 nappal előbb.

Válasz: Ezt semmilyen szabály nem zárja ki, sőt általános szabály az, hogy a dolgozót korábban kell értesíteni, de mint szükségmegoldást az előző szolgálat befejezése előtti értesítést, mint legvégső és legszűkebb határidő meghatározását rendezni kellett ezt a kérdést, éppen a dolgozók érdekében, hogy saját pihenőidejükkel is gazdálkodhassanak.

(Folytatjuk)

A biztonságos közlekedést szolgálják

A csapórudas sorompó kiment a divatból, hiszen a vasúton és a közúton megnövekedett forgalom akadályává vált. Kezelése lassú és nehézkes, feleslegesen hosszú ideig várakoztatja a járműveket és túl korán le kell engedni, nehogy a sinekre zárja a gépkocsikat. *Kiment a divatból, de még mindig ilyen sorompó van a vasúti átjárók legnagyobb részén.* Mondhatná valaki, nem is olyan nagy probléma a közút és a vasút átjárójának ügye. A legnagyobb forgalmú részeknél előbb-utóbb úgyis felüljáró épül, a többinél legfeljebb tovább várakoznak a járművek. Nos, ilyen summásan nem lehet elintézni az ügyet, hiszen a MÁV vágányhálózatán 11 153 útátjáró van. Ezek közül 8145 sorompó nélküli. 2867 csapózáras, fél- és fénysorompó 64, a korszerű fénysorompóból mindössze 82 üzemel csak.

Korszerűbb, de veszélyesebb

Mindenki előtt világos, hogy ez utóbbiaknak a szaporítása a MÁV célja. Csakhogy a korszerű fénysorompó — mint minden új szerkezet — sok gondot okoz. *Bármennyire is meggyorsítja a forgalmat, bármennyire is logikus, könnyen észrevehető a jelzés, a járművezetők számára még szokatlan, s ezért még balesetveszélyes.* A fénysorompóknál tízszer annyi baleset történt — igaz, ezek a legforgalmasabb útátjárók —, mint a csapórudas sorompóknál. *A baleseti arány a csapórudas sorompóknál 0,9 százalék volt. S ezek abból adódtak, hogy a gépjárművek áttörték a sorompót 26 esetben és összeütköztek a vonattal.* Ezenkívül 1969-ben 84 olyan sorompótörés is bekövetkezett, amely nem járt vonatösszeütközéssel. A fénysorompóknál a 0.9 százalékhoz képest szinte tízszeres az arány, 8,5 százalék. A legkisebb baleseti arány a sorompó nélküli átjárók esetében fedezhető fel. Ez utóbbi is azt igazolja, ahol a gépjárművezetők figyelmesebbek, ott kevesebb a baleset is.

Az ok: fegyelmezetlenség

Ha az elmúlt időszak sorompóknál történt baleseteit nézzük, kiderül, hogy szinte valamennyit a járművezetők figyelmetlensége okozta. *A fénysorompóknál történt összeütközések mindegyike nappal történt és a fénysorompó kifogástalanul működött a balesett előtt és utána is.* A csapórudas sorompóknál történt baleseteknél viszont az a tapasztalat, hogy a legtöbb veszély a lámpagyújtás időszakában van. Ekkor történt a balesetek 74 százaléka.

Az eddig elmondottakból is kiderül, hogy a korszerű és mindenképpen tovább szaporítandó fénysorompós átjárók a közlekedés szempontjából jobbak, gyorsítják a forgalmat, de veszélyesebbek, mint a csapórudas sorompók. Veszélyesebbek, mert a járművezetők jelentős része még nem szokta meg ezt a rendszert és sok még a gépkocsivezetők között a fegyelmezetlen, aki a fénysorompó tilos jelzése ellenére is ráhajt a vágányra.

Figyelmeztetőek pedig a balesetek krónikái.

A fénysorompóknál hét esetben fordult elő baleset az elmúlt évben. Öt személygépkocsi, egy tehergépkocsi és egy motorkerékpáros volt a vétkes. Tizenkét fő megsérült, hatan életüket vesztették. *Egy baleset kivételével mindegyik nappal történt, amikor sem a távolbalátás nem volt korlátozva, tehát a közeledő szerelvény is észrevehető volt és a fénysorompó jelzése is jól láthatóan villogott.* 1963-ban a fénysorompóknál mindössze két baleset történt. Egy évvel később pedig a már említett hét. De vajon miért következtek be ezek a súlyos balesetek?

Érdemes néhány estet megemlíteni. Különböző helyeken történtek, különböző emberekkel, de mindegyiknek a veszélyes játék címet adhatnánk. Harkányfürdő és Máriagyüd állomások között a személyvonat egy Wartburg személygépkocsit ütött el csendes, derült időjárásban. *A Wartburg vezetője a fénysorompó villogó vörös jelzése ellenére hajtott az átjáróba.* A gépkocsiban ketten tartózkodtak, egy közülük meghalt, a másik súlyosan megsérült. A mozdony 140 métert tolta maga előtt a gépkocsit.

A Fürged—Tamási állomás közötti vasúti átjárólnál a CF 02-68 forgalmi rendszámú Trabant tulajdonosa ugyancsak figyelmetlensége miatt szenvedett balesetet. *Az útátjáró előtt sem jobbra, sem balra nem figyelt* — vallotta később a gépkocsivezető. Pedig minden kereszteződésnél figyelni kell, különösen a vasúti átjáróknál.

A jövő útja a fénysorompó

A vasúti sorompók — bármily bosszantó is, ha tíz percen túl zárva vannak és még akkor is, ha csak egy percig — a közlekedés biztonságát szolgálják. A korszerűbb közlekedés pedig egyre inkább megköveteli a modernebb átjárórendszerek alkalmazását. *Bármennyire is veszélyesebbnek tűnik, s a tapasztalatok szerint a gyakorlatlanság miatt veszélyesebb is a fénysorompó, mégis ez a jövő útja.* A csapórudas sorompók a legnagyobb körültekintés mellett sem tudják a zavartalan közlekedést biztosítani a közúton járók számára. A modernebb közlekedési eszközök térhódításával pedig egyre kevesebb biztonságot jelent ez a sorompórendszer. hiszen számos baleset történt amiatt, hogy a lent felejtett csapórúdja futott bele a gépjármű, vagy hogy a későn és sietve leeresztett csapórudak közé szorult a gépkocsi.

A fénysorompó azonban addig nem lehet igazán biztonságos, amíg a járművezetők meg nem szokják e vasúti átjárók jelzéseit, nem idomulnak fegyelmezetten a vasúti átjárás új lehetőségéhez.

Dobó István
főtanácsos

Vasutasok életéből



Ünnepélyes külsőségek között búcsúztattak Székesfehérváron 23 nyugdíjba vonuló vasutast. Az idős vasutasok munkáját Kozári László állomásfőnök meleg szavakkal köszönte meg, majd ezután Endrődi István, a szakszervezeti bizottság titkára adta át a szakszervezet és a munkatársak ajándékát.

Vörös május, a proletáriátus nemzetközi szolidaritásának ünnepe!


VILÁGFORRADALOM

magyar agitációs és propaganda osztályának tájékoztató lapja.

Május elseje.

A fenti sorokkal kezdi köszöntőjét a VILÁGFORRADALOM című lap 1920 május 1-i száma. *A lapot az oroszországi kommunista párt magyar agitációs és sajtópropagandaosztálya adta ki Jekatyerinburgban, a mai Szverdlovszkban. A hadifogolyújságnak ez a száma kalandos úton jutott el Szovjet-Oroszországból a CSONGRÁDI MÚZEUM-ba.*

Az első világháborúban több mint félmilliő magyar katona esett orosz hadifogságba. Nagyobb részük a zord Szibériában szenvedte át a fogságot. Oda került 1914-ben Paróczai Mihály csongrádi kubikos is. *A Nagy Októberi Szocialista Forradalom* Jekatyerinburgban találta, ahol a szovjetek védelmére hadra kelt magyar önkéntesek egyik csoportjához csatlakozott. Itt érte 1920. május 1. ünnepe.

Ezt — az országban egyedüli lapot —, Paróczai Mihály csongrádi kubikos 1922 májusában hozta haza Szovjet-Oroszországból.

Az újságról életében senkinek sem szólt. Csak halála után szereztek tudomást róla. Családjának feltűnt, hogy mindenkitől óvta azt a színehagyott ellenzős sapkát, amelyben 1922-ben hazaérkezett.

Halála után a sapkát szétbontották. Az ellenzőbe gon- n bevarrva megtalálták az gult újságot. Paróczai Mihály lánya adta át Palásti Pál múzeumigazgatónak a fél évszázaddal ezelőtti forradalmi harcoknak ezt az érdekes emlékét.

Ugróczky Mihály

Emlékezés egy 80 év előtti májusra

Május elsején hadd pihenjen a munka!

Felhívás Budapest összes munkásaihoz!

„Május hó 1-én, délután 3 órakor a városligeti Aréna előtti téren nagy munkásgyűlés tartatik. Napirend: A munkás-védtörvényhozás.

Munkások és munkásnők! Elvtársak és elvtársnők!

Még csak néhány nap választ el bennünket május 1-től. Működjetek közre, hogy az első munkásünnep nagyszerű legyen! Rendezzétek fölvonulástokat úgy, hogy a munkások méltóságteljes, célirányos és tiszteletet parancsoló föllépése követeléseinknek a kielégítését vonja maga után.

Helyzetük javításának első kelléke: a munkaidő megrövidítése.

Jelszavunk: 8 óra munka, 8 óra szórakozás, 8 óra alvás.

Fel tehát! *Szervezkedjetek a munkásünnepre!* Május elsején hadd pihenjen a munka!"

Nyolcvan éve, hogy a fenti felhívás megjelent a Népszava 1890. április 27-i számában.

Ez a lapszám ma már nemcsak sajtótörténeti érdekesség, hanem történelmi dokumentum is.

A Népszava abban az időben hetenként egyszer, vasárnap jelent meg és a Magyarországi Általános Munkáspárt központi közlönye volt. Ma, a magyar szakszervezetek központi lapja.

U. M.

Szocialista brigádok az élen

LÁTOGATÁS A NYÍREGYHÁZI CSOMÓPONTON

Kevés városa van az országnak, amelyik annyit köszönhetne a negyedszázados szocialista fejlődésnek, mint Nyíregyháza. Kedvező iparpolitika folytán sorra települnek a Nyírségbe a budapesti üzemek. *Sajátos, hogy a megyéből még mindig húsz-harmincezer ember jár el dolgozni más vidékre, noha ma már Szabolcs-Szatmárban is munkaerőhiány van.*

— Az ipartelepítés elszívó hatása a vasútnál is érződik — mondja *Román Sándor*, Nyíregyháza állomás szakszervezeti bizottságának termelési felelőse. — Nehéz lenne összeszámolni, hogy az utóbbi években mi minden épült itt. Szinte mindig akad valami új esemény, avatás, vagy alapkőletétel a városban, vagy a környékén. Nem mondom — folytatja — szép számmal akadnak olyanok is, akik megbánják, hogy elhagyták, hogy rövid ideig hűtlenek lettek a vasúthoz, mert közben sok minden történt és történik a vasúton is. Az állomás déli kapujánál épül az új szociális létesítmény. *A nyíregyháziak meg is érdemlik a gondoskodást, hiszen az 1968. évi munkájuk alapján elnyerték a Minisztertanács és a SZOT vándorzászlaját.*

— És mire számítanak az idén? — faggatom tovább.

— Élüzem szinten dolgoztunk 1969-ben is. Úgy érzem, méltóak vagyunk a kiváló vasúti csomópont címre. Jelenleg az állomáson 108 brigád dolgozik 719 fővel. A szocialista kollektíváink száma 99. Néhány szocialista üzemrész is van már az állomás területén. *A legjobb brigádnak tavaly a személypénztárban dolgozó Mándiné által vezetett kollektíva bizonyult.* Szocialista brigádjaink nemcsak a munkában, hanem a művelődésben is élen járnak. Ők lendítették fel a vasutas kultúrotthon sokáig pangó életét. A felszabadulási versenyt is ezek a brigádok kezdeményezték. A dolgozók vállalták, hogy éves szállítási célkitűzéseiken kívül javítják a tehervonatok menetrendszerűségét, a vonatközlekedtetés tervszerűségét, a terhelési hatást, a kocsitartózkodás műszaki normáját, szaporítják az újítások amúgy is szép számát. *A vállalások között szerepel az állomás tisztaságának biztosítása és a balesetmentes szolgálat is.* Eddig sok minden teljesült a kezdetben merésznek tűnt célkitűzésekből.

Molát Ferenc

Huszonöt év távlatából

EGY PÁLYAMESTER VISSZAEMLÉKEZÉSE

KESERŰ KÁROLY 1929 ÓTA VASUTAS. Először Szegeden volt vonatfékező, majd 1934-ben a kiskunfélegyházi osztálymérnökséghez került. 1940-ben Lakitelekre nevezték ki szakaszkezelő pályamesternek. A második világháború nehéz éveit vasutasegyenruhában dolgozta végig.

— Ahogy közeledett a háború vége — kezdte visszaemlékezését —, úgy lett egyre nehezebb a munka. Mind több vasutast hívtak be katonai szolgálatra. *Pótlásukra a magyar és a német hadvezetőség munkaszolgálatosokat vezényelt, legyengült, szinte teljesen tönkrement embereket. Háború volt...*

Aztán jött a kiürítési parancs, s családommal Pápára költöztünk. Igaz, közben Németországot is megjártam egy szerelvénnyel, de visszatértem és Pápa közelében, egy uradalmi major pincéjében vártam meg a szovjet csapatokat.

Ha jól emlékszem, 1945. március 27-én érkeztek meg. Előbújtunk a bunkerból — én egyenruhában. A vasutasruha szemet szúrt a szovjet katonáknak, s rögtön megkérdezték: „masinyiszt?". Bólintottam. *Erre egy ott levő mozdony vezetését akarták rám bízni. Kézzel-lábbal magyaráztam hogy az én munkám más. Ehhez nem értek.*

SZERENCSÉRE VOLT OTT EGY KÉZI HAJTÁNY. Erre felültem egy szovjet műszaki tiszttel, és a vonalon haladva, végre sikerült megmagyaráznom, hogy mi a szakmám. Később egy tolmács is előkerült, s ekkor már tökéletesen megértettük egymást.

Dolgoztam, s velem együtt még nagyon sokan, mert szükség volt a munkáskézre. *A háborúnak ekkor még csak nálunk volt vége, s a vonatoknak — az utánpótlásnak — mennie kellett.* Felelős voltam a Kisbér—Pápa közötti vonalszakasz pályafenntartásáért, valamint három megrongált híd helyreállításáért. Még ma is őrzöm a jegyzőkönyvet, amit erről a szovjet katonákkal együtt készítettünk:

„1945. április 2. Alulírottak Karetnyikov hadmérnök százados, a 01365. sz. katonai alakulat megbízottja és Keserű Károly (igazolványának száma: 055362), a pápai vonalszakasz pályafenntartási szolgálatának megbízottja, felvettük ezt a jegyzőkönyvet arról, hogy Keserű Károly 1945. április 2-től kezdődően vállalja a Kisbér és Pápa közötti vonalszakasz pályájának felügyeletét és fenntartását, a 48, 76 és 87 kilométernél levő hidak helyreállítását, valamint az egész vonalszakasz váltóinak felügyeletét és fenntartását. Az említett időponttól kezdve Keserű Károly teljes mértékben felelős a Kisbér—Pápa vonalszakasz biztonságos forgalmáért.

A megbízást adta a 01365. sz. katonai alakulat megbízottja: Karetnyikov s. k. hadmérnök százados."

Gyakran gyalog jártam be a vonalat, ellenőriztem a váltókat és a hidakat. Itt dolgoztam szeptemberig. Meg voltak velem elégedve. Marasztaltak, de én alföldi ember vagyok, hazamentem.

HAZATÉRÉSEM UTÁN ELŐSZÖR Kecskeméten, majd Lakitelken, később Kunszentmiklós-Tass állomáson lettem szakaszkezelő pályamester. Azóta is ott dolgozom. Ami igaz, az igaz, most már egyre nehezebben megy. A lábaim...

Keserű Károly 59 éves, s 42 évi szolgálat után, jövőre megy nyugdíjba. Élete a vasutasok egyszerű élete, s amit tett, azt a vasútért tette.

Zsoldos János

Csökkent a kocsiforduló idő

A MÁV miskolci igazgatóság forgalmi osztálya az állomási kocsitartózkodási idők javítása érdekében ebben az évben több szervezési intézkedést tett. A legnagyobb kocsiforgalmú állomásokon többek között megvizsgálták a tartózkodási idők részidőinek alakulását. A vizsgálat alapján intézkedést tettek az úgynevezett meddő idők felszámolására. *A nagyobb kocsiforgalmú állomások vezetőit naponta beszámoltatták a kocsitartózkodási idők alakulásáról, megszigorították rendeletileg a tárolási kocsiórák felszámolásának alkalmazását, s részletesen igazoltatták a felszámolt, tárolt kocsiórákat.*

A rendelkezésükre álló anyagi ösztönzőket pl: a prémiumokat és jutalmakat — döntő súllyal az állomási kocsitartózkodási idők alakulásához kötötték.

A tett szervezési intézkedések eredményre vezettek. 1970 március hónapban a bázis 1969 március hónaphoz viszonyítva a mentesítés nélküli állomási kocsitartózkodási óra 291 670 kocsinál 282 920 órával csökkent. *Ez a javulás a miskolci vasútigazgatóság 1,60 napos kocsiforduló idejét alapul véve 1768 kocsit jelentett a MÁV-nak és a népgazdaságnak az áruszállítások lebonyolításához.*

Fazekas László

Személykocsitisztítás — automatizáltan

Látogatás a Nyugati csomópont kocsimosó berendezésénél

Vegyszerszivattyú. Nedvesítő kapu. Hidrofornyomás. Vegyszertartály. Vegyszer kapu. Hidrofor légtelenítés. Mosókefe vegyszer. Öblítő kapu. Lágyvíz kapu...

A Nyugati csomópont egyik munkahelyén, a magasban levő „mosótoronyban" a kezelőnő igazít el bennünket az automatizált berendezés gombmezején.

Tavaly ősszel — ötéves huzavona után — ez a pályaudvar kapott először az országban vonatmosó berendezést, amely magyar gyártmány és egész sor üzem kooperációs munkájával készült el. A Nyugati Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség vezetői adtak rövid tájékoztatást a „személykocsi-mosó berendezésről".

Egy szerelvényt, egy óra alatt...

— A MÁV megbízásából készült el ez a berendezés — mondták — amelynek elkészítésénél a külföldi tapasztalatokat használták fel. A jelenlegi nagy munkaerőhiányban áldás a pályaudvaron a kocsimosó, amely munkaórában igen nagy megtakarítást jelent.

Rövid számvetés. Tíz kocsiból álló szerelvényt a mosó egy óra, sőt 40—50 perc alatt tisztít meg tökéletesen. Ez a munka — egy főre vetítve — norma szerint 30 órát vett igénybe, tehát 29 óra a megtakarítás. Az illetékesek ez okok figyelembevételével sorra ellátják a többi csomópontot és az ország nagy pályaudvarait is ilyen berendezéssel, mert a Nyugati csomóponton tapasztaltak sürgetővé tették a modern technika alkalmazását ebben a munkakörben is.

— A nagy tartályokkal, kefepárokkal övezett berendezés — mutatták működés közben a mosót — tíz kocsiból álló szerelvény teljes befogadására alkalmas. Négy pár kefével működik. *A mosás vegyszerrel történik, először tiszta vízzel, majd vegyszeradagolással. Ezután kerülnek a kocsik a kefepárok közé, amelyek közül az első pár vegyszerrel van telítve, a másik három pár viszont csak tisztítókefe.* A vegyszer által feloldott szennyeződést, piszkot ezek a kefék tökéletesen eltávolítják.

A Bajza utcai bejáró mögötti részen üzemelő kocsimosó berendezésről még megtudjuk, hogy naponta átlagban 12 szerelvényt tisztít meg, ami általában 120 kocsi tökéletes lemosását jelenti.

A legmodernebb technika felhasználásával...

A mosóberendezés munkáját a központ koordinálja. Ez állandó összeköttetésben áll rövidhullámú berendezésével, a beállító géppel (egy mozdony csak ezzel a munkával foglalkozik). Működik még a már említett irányító torony, amely automatizáltan hozza működésbe a mosáshoz szükséges szerkezeteket, berendezéseket. *A mosótorony kezelője állandó kapcsolatban áll — rövidhullámú adó-vevő készülékével — a beállító központ vezetőjével, s utasítást kap, hogy gyorsabb, vagy lassabb eljárásra van-e szükség?* Van még egy dolgozó, akinek a kocsiknak a mosóberendezés keféi közé kerülése előtt az a feladata, hogy a kocsik ajtajait, ablakait bezárja, hogy a vagonok belső terébe vegyszer vagy víz ne kerüljön.

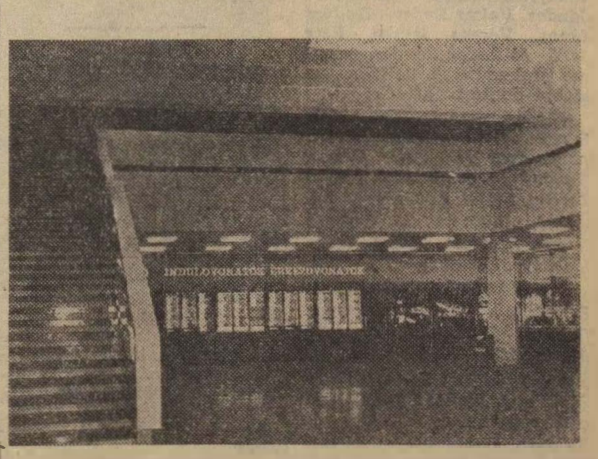
A Déli és Keleti csomópontokon kívül még Szeged, Pécs és Szombathely kap a közeljövőben ilyen berendezést, Miskolcon már működik egy ilyen ennél lényegesen kisebb kapacitással, de nagyon hasznosan. Megállapították egyébként, hogy a kocsifalak sokszor rásült szennyeződését a shampoo gyengén tisztítja. Most kísérleteznek egy hatásosabb vegyszer elkészítésével. *Azzal viszont számolnak, hogy a rendszeresen mosott kocsik tisztítása idővel lényegesen könnyebb feladat lesz, így lehetséges, hogy ez a munkafolyamat egyre gyorsul majd.* Megoldották — a kocsitisztítással egyidőben történő munkával — a WC-k fertőtlenítését is, s mindent összevetve a Nyugati csomóponton a néhánynapos eddigi tapasztalatok kedvezőek.

M. L.

Hat méterre a Keleti pályaudvar alatt

A metró Keleti-pályaudvar állomásának megépítésével egyidőben a föld alatt új, modern pénztárcsarnok és csomagmegőrző is készült. A márványlapokkal borított folyosórendszerből lépcsőn közvetlenül a Keleti pályaudvar üvegcsarnokába juthatnak az utasok.





(Laczkó Ildikó képriportja)

Nevezések a Felszabadulási Kupára

Megkezdődtek az edzések, sőt, javában tartanak az üzemi, alapfokú házibajnokságok is a budapesti területi bizottsághoz tartozó szolgálati helyeken. *Az öt sportágban meghirdetett Felszabadulási Kupa versenysorozatában szereplő csapatokat az üzemi bajnokságok legjobbjaiból alakítják ki.*

Az április 20-a körül kezdődő területi versenyekre 30 szakszervezeti bizottság küldte el a nevezését. A legtöbb, számszerint 28 nevezés a kispályás labdarúgásra érkezett, de meglepően sok — 22 alapszervezet nevezett — asztaliteniszre is. A sakkozók csapatversenyére 12, a röplabdázók és a teke zők küzdelmeire 5—5 jelentkező akadt.

Hasonló rendszerben indultak meg a küzdelmek a többi területi bizottság üzemei, csapatai között is. Mindez azt bizonyítja, hogy a vasutasnapon sorrakerülő döntőkbe jutásért több ezer vasutas verseng.

Váci sakkozók sikere

A megyei egyéni sakkbajnokságok országszerte folynak. Néhány helyen — így Pest megyében is — már befejeződtek a küzdelmek. A megye vasutas sakkozóit a Váci Vasutas versenyzői eredményesen képviselték. *A bajnoki címet a 15-ös mezőnyben Zala Gyula, a Váci VSE versenyzője szerezte meg. Mögötte klubtársa, Herczegh következik. Nem sok hiányzott, hogy a III. helyen is Váci VSE-sakkozó, Marót végezzen.* Egyforma pontszámmal végzett egy aszódi versenyzővel, de az egymás elleni eredmény az aszódi sakkozót juttatta a bronzérmehez.

A megyei bajnokságok első három helyezettjei májusban az országos bajnokság középdöntőjébe jutásért ülnek ismét a tábla mellé.

Felszabadulási MHSZ lövészverseny

Felszabadulásunk 25. évfordulója tiszteletére a Vasúti Főosztály MHSZ-szervezete *„Felszabadulási Vándorserleg"*-et alapított, melyet a hat igazgatóság és a Vasúti Főosztály MHSZ-szervezete között megrendezésre került felszabadulási lövészverseny első helyezettje nyer el és őriz a következő versenyig.

A serlegért első ízben Budapesten március 22-én a Vasúti Főosztály és öt igazgatóság MHSZ-szervezetének lövészcsapatai versenyeztek. (A budapesti igazgatóság indok nélkül távolmaradt.)

A versenyben *1. a Vasúti Főosztály, 2. a pécsi igazgatóság, 3. a miskolci igazgatóság csapata.*

A részvevő csapatok jubileumi emléklapot, a csapatok tagjai a helyezésnek megfelelően emlékérmet és emléklapot, az egyéni első, második és harmadik helyezett tárgyi jutalmat is kapott. Az 1971. évi versenyt a szombathelyi igazgatóság MHSZ-szervezete rendezi.

Milakov Szilárd

A bronz diplomás tornaszakosztály

Kiskunhalas az elmúlt évben a magyar tornasport vidéki bástyájává nőtte ki magát. A Kiskunhalasi MÁV MTE tornaszakosztálya olyan elismerést kapott — 1969. évi munkája eredményeként — a Magyar Torna Szövetségtől, amilyennel nagyon kevés szakosztály dicsekedhet: a szövetség „bronzdiplomája" került Kiskunhalasra.

Milyen eredmények révén sikerült a szakszövetség elismerését elnyerni? Az ifjúsági II. osztályú csapat országos vidéki bajnokságot nyert. *A népes szakosztály fiataljai között sok a II. osztályú versenyző. Takács József a serdülők I. osztályú küzdelmeiben országos vidéki bajnokságot nyert,* a szerenkénti bajnokságokban négy első hely bizonyította kiugró tehetségét. *Paprika László,* az úgynevezett kiválasztó verseny győztese lett.

A felnőtt II. osztályú csapat is remek évre tekinthet vissza: az országos vidéki bajnokság harmadik helyezésére. Ez az eredmény azért is értékes, mert — a vasutas vezetők anyagi támogatása, néhány lelkes sportember erkölcsi és gyakorlati segítsége ellenére — nagyon szerény lehetőségek mellett született meg. *Az eredményesség motorja Kiskunhalason a sport szeretete volt és ez a „motor" hajtja ebben az esztendőben is* még jobb eredmények felé a Kiskunhalasi MÁV MTE-t.

Búcsú Veres Pétertől

Még frissek a virágok Veres Péter sírján, még tétován írjuk emlékező sorainkat, még azon töprengünk, hogyan lehetne megközelíteni gazdag életét, mely része életünknek.

Gyászoló ezrek kísérték utolsó útjára, barátok, tisztelők, pályatársak. A gyászoló tömeg szinte várta, hogy ő is szóljon, válaszoljon a búcsú fojtott szavaira, életbölcsességéből adjon valamit a hatalmas hallgatóságnak.

Nemrég köszöntöttük 73. születésnapján. 1897. január 6-án született Balmazújvárosban, s az elemi négy osztályát elvégezve cselédsorban kezdi el az életet. Tizennyolc éves, amikor a vasúthoz kerül pályamunkásnak. A pályamunkások című regényében erről így ír:

„A vasúton dolgoztam akkor és háború volt. Kevesen voltunk itthon, legénykék, már a tizennyolc éveseket is vitték. Mi néhányan, jó cimborák, még mint kölyökemberek, a vasúthoz kerültünk napszámosnak és az első sorozások alól felmentést kaptunk."

Nem volt többé felmentés. Veres Péter nem ismerte többé ezt a fogalmat. Osztálya, népe érdekében állandó behívóval a szívében dolgozott úgy és ott, ahol szükségét látta. A Tanácsköztársaság idején a községi direktóriumban, internálás után a munkásmozgalom különböző színterein, tollal és tettel. A felszabadulás első pillanataiban a földosztás bölcsőjénél találjuk, majd miniszteri székben. Minden tettével a kibontakozó magyar valóság új lehetőségeit tárja fel, kutatja egy emberibb világ új arculatát. A népszerű „Péter bácsi" mindazt elsajátította és átadta, amit osztályától, a magyar parasztságtól évszázadokon át megtagadott a történelem. A mi „számadásunk" még nem készült el, még nem akarjuk lezárni, emberségre, gazdag életműve csak ezután fog a maga teljességében kibontakozni előttünk.

Már ő is hozzátartozik e század arculatához, melynek eddig eltelt időszakát élte végig. Benne az írót, a politikust, a szenvedélyes közéleti embert látjuk, kinek volt ereje és akarata végigküzdeni e viharokkal teli század valamennyi útvesztőjét.

Márványba vésett évszámok: 1897—1970. Az emberi élet behatároló, rideg dátumait jelzik, de nem az elmúlást. Veres Péter köztünk marad. Életműve, hite az új magyar életben, melynek szenvedélyes alakítója és hirdetője volt, továbbra is velünk marad, erőt adva a nép hűséges szolgálatára, melyre egész munkásélete példa.

Emlékek a múltból...

1944 decemberében szabadultunk fel. Szabadságunk első napján már a putnoki Selényi kastély parkjában temettük a hősi halált halt szovjet katonákat. *Szomorú munka volt. Koporsó és virág nélkül helyeztük őket örök nyugalomra.*

Ezután egyenként felkerestük a munkahelyeinket. Felszántott vágányok, felrobbantott váltók, megrongált épületek között bandukoltunk. A máskor nyüzsgő, zsongó állomáson dermesztő volt a csend. Egy megrongált raktári épület irányából hangfoszlányokat hallottam. Belestem...

Tűz körül embereket láttam ácsorogni. Szovjet katonák voltak. Ők is megpillantottak engem. Féltem, de ők bátorítóan integettek felém. Később *Tóth János, Varga Lajos* és nemsokára *Hódi Imre* is odaérkeztek. A katonák rövid tartózkodás után Dubicsány felé vették útjukat.

Magunk maradtunk. Magányos töprengésünk nem sokáig tartott, mert *Lakos Zsigmond, Kocsis Gyurka* és *Füzesi János* pályamester csatlakoztak — rövid idő múlva — kis csoportunkhoz.

Munkához láttunk. Néhaněha még egy-egy eltévedt német stuka megzavarta munkánkat. Bizony, sokszor kellett meglapulni a földön, a hideg hóban. Sokáig nehéz munkával teltek a napok. Sok időbe telt, amíg Miskolc felől megérkezett az első várva várt vonat. Még ekkor is rongyosan, éhesen, de már bizakodva dolgoztunk. Egy új élet, egy szebb, új korszak vette kezdetét.

Bodoni Géza

★

1945. március 27-én szabadult fel Tapolca. Még temetetlenek voltak a korábbi bombázás halottai, de már elvonult felettünk a háború. Lassan összeverődtek a vasutasok. Mindenki segíteni akart, vigasztalni. *Éhesen, rongyosan dolgoztunk. Azóta sem láttam olyan lelkes gárdát, mint az akkori tapolcai vasutasok voltak.* A romeltakarítás mellett a közlekedés megindítása volt a cél. Iparosaink igyekeztek az ócska, elavult teherkocsikat megjavítani. Személykocsik nem voltak, az utazni vágyó emberek a teherkocsikra kapaszkodva keltek útra.

Jugoszláv, bolgár, német, lengyel, egy-egy olasz vagy francia teherkocsiból állítottuk össze a vonatokat, melyeket a németek hagytak az állomáson. *Egymásra rakott téglák képezték a padokat. Ezekben az úgynevezett „nemzetközi" vonatokban már „hálókocsi" volt, ugyanis egyikmásik leleményes utas a kocsi padlójára szórt szalmán feküdt.* Egy ilyen — elsőnek mondható — „nemzetközi vonat" érkezését Balatonfüred állomáson ünnepélyesen, nagy örömmel fogadták. A legtöbb munkát a műtárgyak, a hidak helyreállítása jelentette. A Csajág—Akarattya közötti 4 kilométeres vonalszakasz teljesen fel volt szántva, csak 1946-ban készült el. Nagy és igazi boldogságot jelentett az, amikor végre Tapolcáról Székesfehérvárig átszállás és minden baj nélkül eljutott az első vonat.

Bognár Károly

★

1944 decemberében a fasiszta csapatok utolsó erőfeszítéseket tettek, hogy az 57. sz. szovjet hadsereg feltartóztathatatlan előretörését megakadályozzák.

Nem sikerült nekik.

Jákónagybajom állomáson a front miatt szünetelt a vasúti szolgálat. *Az állomás dolgozói a felszabadító csapatok segítségére és rendelkezésére álltak. Fegyver nélkül, sokszor az első vonulban dolgoztak. Zarka István, Szeles Imre málházók — egy aknarobbanás következtében — itt vesztették életüket. Jákó, Csököly, Cige, Kadarkút községek lakói is hősiesen kivették részüket a munkából.* A Kaposvár felől érkező lőszerszállítmányok továbbítása még nagy veszéllyel járt. A front fölé merészkedő német stukák nem egyszer bombázták a mozdonyokat. Somogyszob állomás vonatkísérői: *Bérci János* és *Csapó István* maguk készítette szerszámokkal igazgatták helyre a talpfákat és síneket. *Bíró János, Szulimán Géza, Sámóczi József, Tóth Gyula* még kocsitető-javításokkal is foglalkoztak. Ilyen körülmények között indult meg egy lerombolt ország, lerombolt vasútjának újjáépítése.

Simon Géza

Jól vizsgáztak az Utasellátó ifjú szakemberei



A győztes esküvői asztal

Hagyomány már az Utasellátó Vállalatnál, hogy ilyenkor tavasszal nyilvános versenyen adnak számot tudásukról a vállalat harmadéves, végző, ipari tanulói.

A Keleti pályaudvar kultúrtermében április 14-én az Utasellátó országos tanulóversenye keretében *35 ipari tanuló — 13 szakács, 5 cukrász és 17 felszolgáló — bizonyította rátermettségét, szakmai tudását és szakmai szeretetét.* A bírálóbizottság, amelynek tagjai — *Bálint Sándor, Valter Endre, Rudnai János, Vámos István, Pete Jenő és Zádor Sándor* — neves szakemberek voltak, az alábbi döntést hozták:

SZAKÁCSTANULÓK KÖZÖTT: *1. Láng János, Keleti pályaudvar és Petró Gábor, Nyugati pályaudvar. 2. Dancs Ferenc, Siófok és Galuska Erzsébet, Miskolc. 3. Knizsek Istcán, Pécs és Nagy Ferenc Keleti pályaudvar.*

CUKRÁSZTANULÓK KÖZÖTT: *1. Gyurisits Anna. Székesfehérvár. 2. Szemán Mária, Miskolc.*

A FELSZOLGÁLÓK KÖZÖTT: *1. Mokos István Nyugati pályaudvar. 2. Kecskés Kálmán, Dunaújváros és Balogh Zoltán, Debrecen. 3. Balogh Péter, Keleti pályaudvar és Rózsa Antal, Debrecen.*

A KOLLEKTÍV MUNKÁBAN, az asztalterítésben — az esküvői asztallal — *első helyen végzett Balogh Zoltán, Debrecen, Novák Árpád, Székesfehérvár és Tahi Gyula, Pápa.*

A verseny győzteseinek és helyezettjeinek az okleveleket és jutalmakat közvetlen a verseny befejezése után *Tóth László, a vállalat főigazgatója* ünnepélyes külsőségek között adta át.

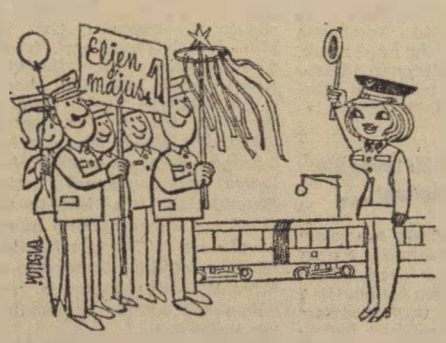
PILLANATFELVÉTEL RÖSZKÉRÖL

Röszke állomás dolgozói az utóbbi években szinte menetrend szerinti pontossággal teljesítik az élüzem feltételeket. *A szocialista szolgálati helyért folyó versenyben bronz fokozatot nyertek.* Az anyaggazdálkodásnál 11 612 forintot takarítottak meg. A kis állomásnak 6 jelvényes és 3 oklevelés kiváló dolgozója van. Jó a kapcsolatuk a helyi termelőszövetkezetekkel. Együttműködnek a határőrszervekkel és a vámőrséggel.

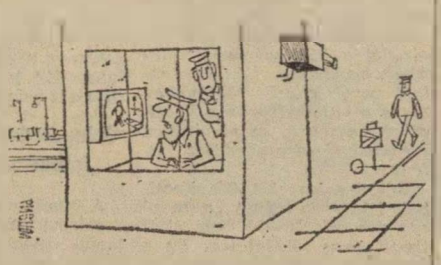
További jó munkát röszkeiek!

Sziládi Sándor
Szeged

Indulhat a felvonulás!



IPARI-TÉVÉ



— Figyelem! A főnök a bejárati vágányon!
(Pusztai Pál rajzai)

HÍREK

— LENIN-CENTENÁRIUMI ÜNNEPSÉGET tartottak április 20-án a „Törekvés" Művelődési Központban. Először Balogh László igazgató nyitotta meg a Lenin-emlékkiállítást, majd dr. Tóth György egyetemi tanár emlékezett meg Leninről. Az előadást ünnepi műsor követte.

— A KPM felsőfokú technikumai jubileumi felszabadulási seregszemlét tartottak április 23 és 24-én. A záróünnepélyen dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter mondott ünnepi beszédet és adta át a díjakat a verseny győzteseinek.

— Átadták a szolnoki MÁV Kózház és Rendelőintézet új intenzív therápiás osztályát. Az átadási ünnepségre április 23-án délben került sor.

— SZELLEMI VETÉLKEDŐ Szombathelyen és Szegeden. Az év jubileumainak tiszteletére rendezett brigádversenyeken mindkét város fiataljai közül sokan vettek részt. Szombathelyen a Janzsó Lajos szocialista brigád, Szegeden pedig az igazgatóság csapata bizonyult a legjobbnak.

— Teljesítették ünnepi felajánlásaikat a Józsefvárosi Pályafenntartási Főnökség területén működő szocialista brigádok. A végzett közös munka értéke több mint 1,7 millió forint.

— Kiosztották a díjakat a „Szakma ifjú mestere" mozgalomban eredményesen szereplő 177 fiatalnak a debreceni igazgatóság területén. A vizsgák nem régen fejeződtek be Debrecen, Záhony, Nyíregyháza, Mátészalka és Püspökladány csomópontokon.

— ÚJ KISZ-ALAPSZERVEZET HATVANBAN. A hatvani MÁV Utasellátó Vállalat 37. sz. üzemében megalakult alapszervnek egyelőre 12 tagja van. Rábai László felszolgálót választották meg titkárnak.

— KISZ-klubot kaptak a fiatalok Miskolc Tiszai pályaudvaron. A klubhelyiséget 350 óra társadalmi munkával hozták létre.

— Sikeres véradónap. A hatvani csomópont dolgozói közül 116-an mintegy 37 liter vért adtak térítésmentesen.

A szerkesztőség üzeni

Varga József Székesfehérvár; Szűcs Ferenc Hatvan; Kisvárdai János Miskolc Tiszai pu.; B. Tóth József, Marosán Pál, Czeglédi Sándor, Volosinovszki János Debrecen; Péntek György Bp. Józsefváros; Boldizsár Gyula Békéscsaba; Sziládi Sándor Szeged; Boros Zoltán Szombathely; Milakov Szilárd, Lázár József Bp.; Csató Zsigmond Lábatlan; Fazekas László Miskolc: Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Benkő Antal Mohács; Fehér Gábor Táplógyörgye: Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

A Hivatalos Lapból

A Hivatalos Lapból a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket:

15. számból: 106314/1970. 3. C. Vasutas dolgozók 1970. évi hastífusz és paratífusz elleni kötelező védőoltása.

Felhívás számviteli tanfolyamokra történő jelentkezésre.

16. számból: 107208/1970. 4. C. A. vasúti utasbalesetbiztosítások módosítása.

106092/1970. AEI. D. Felhívás a háztartási tüzelőanyag-ellátásban részt vevő igényjogosultakhoz.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
Budapest VI., Benczúr utca 41.
Telefon városi: 229—872,
üzemi: 19—77
Kiadja és terjeszti a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest VII., Rákóczi út 54.
Telefon: 224—819
Felelős kiadó: Gábor Márton, a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszám: 75.915.001—40
Szikra Lapnyomda

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASÚTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XIV. ÉVFOLYAM, 10. SZÁM Ára 40 fillér 1970. MÁJUS 20.

1970. május 31-én lép életbe a MÁV új menetrendje

A menetrendváltozást minden évben körültekintő munka előzi meg. Érthető, hiszen a nemzetközi forgalom alakulása mellett a belföldi igényeket is messzemenően figyelembe kell venni. A forgalmi szakosztály menetrendszerkesztői az új menetrend kialakítása előtt — a korábbi évekhez hasonlóan — a megyei közlekedési szervekkel és az érdekelt autóközlekedési vállalatokkal közösen alakították ki elképzeléseiket, hangolták össze az üzemi lehetőségeket és a felmerült igényeket.

Természetesen olyan tényezőket is figyelembe kellett venni, mint a folyamatban levő pályakorszerűsítések, a *Karcag—Debrecen—Nyíregyháza* közötti vonal villamosításának ez év végére tervezett befejezése és a különböző új műszaki berendezések létesítéséből származó előnyök. A gazdaságos üzemeltetés a már villamosított vonalszakaszokon szükségesé teszi, hogy minél előbb megindulhasson a villamosvontatás. *A Budapest—Szolnok—Záhony* közötti vonalon a villamosítás előrehaladásának megfelelően az új menetrendben *Budapest—Karcag, Budapest—Debrecen és Budapest—Nyíregyháza* között szakaszos villamosvontatást vezetnek be. Az első két szakaszban a nemzetközi és a belföldi gyorsvonatok még a teljes útvonalon Diesel vontatással közlekednek. Ugyanakkor a hétközbeni távolsági személyvonatokat Budapest és a mindenkori üzemváltó állomás — *Karcag és Debrecen* — között villamosvontatással, a további szakaszon pedig Diesel vontatással tervezték. Az új menetrend életbelépésével Karcag állomáson már 16 személyvonat vált gépet.

Az üzemváltások mérséklésére a *Debrecen—Mátészalka* közötti vonalszakaszra — a lehetőségekhez képest — is kiterjesztik a Diesel-vontatást. Mindezek figyelembe vételével a Hivatalos Menetrendkönyvben a 100-as mezőt alternatív vonatokkal, két variációban adják ki.

A pályakorszerűsítési munkákból származó időveszteséget, mint tartalék időt, szintén beépítették a menetrendbe,

ami az érintett vonalakon bizonyos fokú menettartam-növekedést jelent, de ugyanakkor biztosítja a menetrendszerű közlekedést.

A nemzetközi forgalomban Budapest és Bécs között az *Orient-Expressz* mentesítésére — a főidényben — új vonatpárt helyeznek forgalomba. *Az új vonat — 2a sz. vonatként — reggel 7 óra 15 perckor indul a Budapest-Keleti pályaudvarról és 11 óra 48 perckor érkezik Bécsbe.* Ellenirányban 17 óra 45 perckor indul és 1b sz. vonatként 22 óra 5 perckor érkezik a Keletibe.

A *Pannonia-Expressz* meggyorsítására és mentesítésére bevezetett — *Belgrád—Budapest—Berlin* között közlekedő — vonatpár az új menetrendben, a MÁV javaslatára, *Meridian-Expressz* néven, módosított menetrendben közlekedik.

Belgrád felől jövet 905/801 sz. vonatként 13 óra 45 perctől 14 óra 25 percig, ellenirányban 805/906. sz. vonatként 15 órától 15 óra 35 percig tartózkodik a Keleti pályaudvaron,

s mindkét irányban csatlakozása lesz a Wiener-Walzer nemzetközi gyorsvonathoz. Belgrádból Berlinen át a svédországi Malmőig közvetlen fekvőhelyes kocsi közlekedik.

A Meridian új menetrendje miatt változik a *Pannonia-* és a *Metropol-Expressz* menetrendje. *A Pannonia a jelenlegi 21 óra 45 perc helyett 22 óra 59 perckor, a Metropol pedig 23 óra 50 perc helyett 22 óra 10 perckor indul Budapestről Berlinbe, illetve Rostockba.*

A nyári főidényben új, közvetlen összeköttetés létesül Budapest és a jugoszláviai Ploce kikötőváros, tengerparti nyaralóhely között. A vonat Budapest-Déli pályaudvarról indul 12 óra 58 perckor és Pécs—Eszéken át másnap reggel érkezik Ploceba. *A Budapest—Belgrád—Ploce között eddig közlekedtetett kocsijárat megszűnik.*

Az igényeknek megfelelően Kassa és Siófok között is javul az összeköttetés. A 4307—4308 sz. vonatpár ugyanis a főidényben nemcsak vasárnap, hanem naponta közlekedik Kassa—Siófok rendeltetésű, közvetlen kocsikkal.

A belföldi távolsági forgalomban új színfoltot jelent a *Somogy-Expressz*, amely Budapest és Kaposvár között jelentősen lerövidíti az utazási időt. *Budapest és Dombóvár között meggyorsul az 1007 és 1008 sz. vonatpár közlekedése is.*

Az új menetrendben Sopron is közelebb kerül a fővároshoz. A Budapest—Bécs között közlekedő 2a sz. nemzetközi gyorsvonattal közvetlen soproni kocsikat továbbítanak. Ezáltal mintegy 30 perccel rövidül a menettartam. *De a többi gyors- és távolsági személyvonat menetrendjét is úgy alakították ki, hogy a Budapest—Sopron közötti menetidő 25—30 perccel csökken.*

Az új menetrend életbelépésétől új gyorsmotorvonatpár közlekedik Budapest—Dunaújváros—Szekszárd—Baja között.

A vonat 6 óra 27 perckor indul a Déli pályaudvarról és 10 óra 21 perckor érkezik Bajára. Ellenirányban 17 óra 37 perckor indul és 21 óra 40 perckor érkezik a Délibe. Az új gyorsmotorvonatpár beállításával Budapest—Baja között két gyorsvonatpár közlekedik.

A Pécs—Budapest között éjszaka közlekedő 1909 sz. gyorsvonat helyett új gyorsvonat közlekedik. *Az 1905 sz. vonat 8 óra 12 perckor indul Pécsről és 11 óra 43 perckor érkezik a Déli pályaudvarra.* Ezzel a gyorsvonattal továbbítják a közvetlen plocei kocsit. Változást jelent az is, hogy az 1910 sz. pécsi gyorsvonat május 31. után szintén a Déliből indul és megszűnik az 1010 sz. *Adriatica-Expresszel* együtt Dombóvárig történő továbbítása.

A jelenlegi menetrendben *Szombathely—Nagykanizsa—Barcs—Pécs* útvonalon közlekedő 1402—1401 sz. gyorsmotorvonatpár az új menetrendben *Szombathely—Nagykanizsa—Gyékényes—Kaposvár—Dombóvár Alsó—Pécs* között közlekedik. Ezáltal tovább javul a megyeszékhelyek közötti összeköttetés a Dél-Dunántúlon.

Kedvezőtlen menetrendi fekvése és hosszú menettartama miatt megszüntetik a *Békéscsaba—Dombóvár*, illetőleg Pécs között közlekedő 1607—1608 sz. sebesmotorvonatot. *Helyette Szeged—Pécs között 6407—6406 számmal új gyorsmotorvonatpárt állítanak forgalomba közvetlen békéscsabai és dombóvári kocsikkal.* Az új gyorsmotorvonatpár beállításával Szeged és Pécs között jelentősen csökken a menettartam.

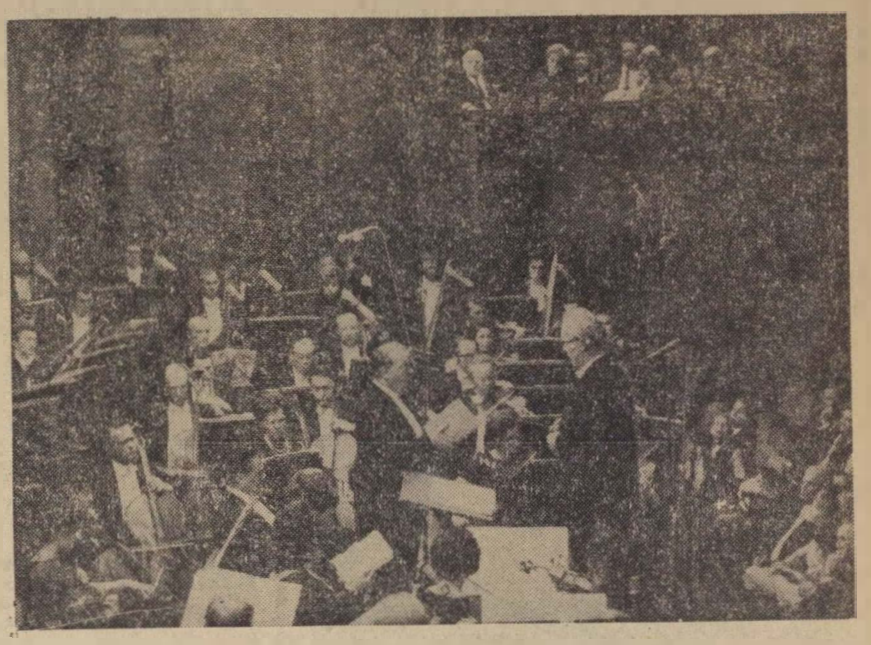
Miskolc—Siófok között minden vasárnap közlekedő közvetlen vonat ez év nyarán naponta közlekedik.

A Szeged—Siófok között kéthetenként közlekedett fürdővonatpár pedig minden vasárnap közlekedik.

Az ötnapos munkahét elterjedése a környéki és hivatásforgalomban — különösen Budapest vonzáskörzetében —, erősen érezteti hatását. *Ezeknek a vonatoknak a közlekedését mind a Budapest, mind pedig a nagyobb vidéki városok utasigényeinek megfelelően alakították át.* A tervezett változások csak kismértékben érintik a napi vonatkilométer teljesítményeket, és összhangban vannak a hálózati szinten jóváhagyott éves tervekkel. Mivel a személyszállítás volumenét illetően nem várható a tavalyinál nagyobb igény, az utazóközönség joggal elvárja, vasutasainktól, hogy a szolgáltatások színvonalának emelésével, menetrendszerű közlekedéssel járuljanak hozzá az oly sokat emlegetett kulturált utazás színvonalának emeléséhez.

Visi Ferenc

25 éves a MÁV Szimfonikus Zenekar



(Tudósítás a 2. oldalon)

Szocialista országok nemzetközi közlekedési és hírközlési együttműködése

Dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter a Parlament Gobelin termében sajtótájékoztatót tartott a szocialista országok nemzetközi közlekedési és hírközlési együttműködéséről. A tájékoztató azon a napon hangzott el, amikor Varsóban megnyílt a KGST miniszterelnöki értekezlete.

Dr. Csanádi György tájékoztatója keretében a következőket mondotta:

— Itthon is, külföldön is élénk érdeklődést tapasztalunk a szocialista országok gazdasági és műszaki-tudományos együttműködése iránt. A háború utáni években a fő közlekedési ágazat a vasúti közlekedés volt, amely a KGST-államok vonatkozásában a belföldi és nemzetközi áruszállításoknak mintegy 90 százalékát látta el.

— A közlekedésről nyugodtan mondhatjuk, hogy nemzetközi méretű tevékenységet is ellát. *Ha a magyar adatokat közlekedési áganként vizsgáljuk, azt tapasztalhatjuk, hogy a vasút teljesítményének több mint 40 százaléka a nemzetközi forgalomra esik, a repülésé 100 százalék, a hajózásé 90 százalék.* A közlekedés, amikor nemzetközi szolgáltatást teljesít, kiszolgálja megrendelőit, a többi termelőágazatot, a külkereskedelmet, a lakosságot, ugyanakkor megrendelő is, az ipar és a külkereskedelem egyik legnagyobb vevője, a közlekedési eszközök és berendezések vásárlója.

A szocialista országok sokoldalú gazdasági és műszaki-tudományos együttműködésének legfontosabb fóruma a Kölcsönös Gazdasági Segítség Tanácsa.

E szervezet a múlt évben emlékezett meg megalapításának 20. évfordulójáról. A KGST Közlekedési Állandó Bizottságát 1958-ban létesítették.

A KGST Közlekedési Állandó Bizottsága viszonylag rövid működése óta több nemzetközi közös szervezetet hozott létre. Ezek között első helyen kell megemlíteni hét KGST-ország Közös Vasúti Teherkocsiparkját (OPW), amely már csaknem hat éve üzemel.

A korábbi előírások alapján a külföldi vasúti kocsit kirakás után azonnal és lehetőleg a legrövidebb úton kell visszaküldeni a tulajdonos vasútnak. Ezért a teherkocsik jelentős részét gyakran üresen kellett üzemeltetni.

A személytelenített rendszerű közös kocsiparkban csökkent a kocsik üres futása. Amíg a PPV (Vasúti kocsiforgalmi szabályzat) rendszerbe futó kocsik közül 61 százalék volt a rakott és 39 százalék üres arány, az OPW-ben rakott kocsi aránya 69 százalék, a 31 százalék üressel szemben.

Annak ellenére tehát, hogy a park önmagában nem jelent új kocsikat, a jobb kihasználás, főleg az üres futások csökkentése mégis számottevő, relatív szállítási kapacitásnövekedést eredményezhet.

A szocialista országok műszaki-gazdasági összefogásának eredményeként megszületőben van az önműködő kapcsolókészülék.

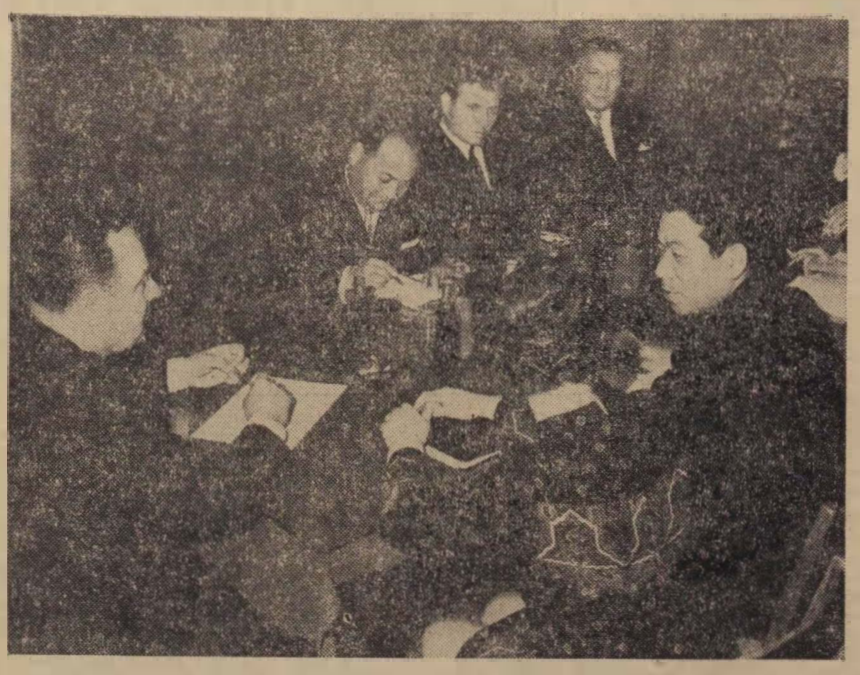
Könnyen képet alkothatunk magunknak, mekkora gondot jelent ennek bevezetése, ha arra gondolunk, hogy Európában 2 millió járművet kell ezzel felszerelni. Indokolja ezt a nemzetközi méretekben is egyre növekvő munkaerőhiány, enélkül nem lehet szó a vasút automatizálásáról és ezzel 10 százalékkal nő a rendező-pályaudvarok kapacitása. *Az európai országok teljes kocsiparkjának felszerelése 2 milliárd dollárba kerül.* Az OSZZSD szovjet és német szakemberekkel Bautzenban közös tervezőirodát nyitott. Már kialakult az OSZZSD által javasolt készülék, amely a kocsik kapcsolása mellett azok elektromos és légvezeték összeköttetését is biztosítják.

A miniszter ismertette a valamennyi közlekedési ágat érintő és a technológiát forradalmasító konténerszállítás kérdéseit. Elmondotta, hogy az átrakás nélküli szállítási mód igényli a speciális járművek és rakodógépek kialakítását.

Összefoglalva megállapíthatjuk — mondotta a miniszter —, hogy a magyar közlekedésnek jelentős szerepe van a szocialista nemzetközi együttműködésben és az a munka, amit e téren végzünk, megfelel pártunk őszintén internacionalista politikájának. Önzetlenül bocsájtjuk a testvéri országok rendelkezésére szakembereink tapasztalatait és bátran sajátítjuk el a baráti és a velük együttműködő többi országban a korszerű technika alkalmazásának módszereit.

B. L.

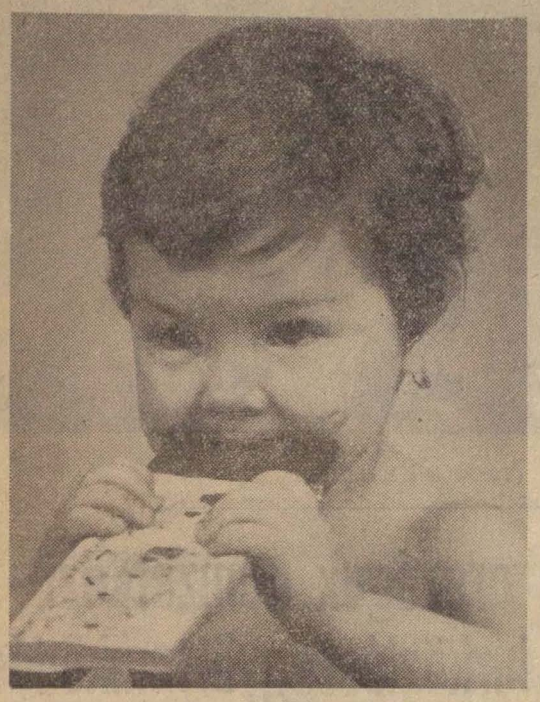
Japán vendégeink



A vasutasszakszervezet elnökségének meghívására kéttagú japán vasutas tanulmányi delegáció tartózkodott hazánkban. A delegáció vezetője Kiyomi Katsumata, Tokió terület vezetője volt, a delegáció tagja Yajiemon Okumura, a Kansai terület elnöke, a japán országos vasutas-szakszervezet központi bizottságának tagjai. A japán vendégek itt-tartózkodásuk során több vasúti szolgálati helyet, intézményt, szociális létesítményt, illetve üzemet tekintettek meg, s több esetben találkoztak szakszervezetünk vezetőivel is. A delegáció tagjait fogadta Szabó Antal főtitkár és Gulyás János titkár is. A képen Szabó Antal főtitkár a delegáció tagjaival beszélget.

(Székely László felvétele)

A gyermekeket ünnepeljük



A csokoládét majszoló gyerek a mosolygó csöppség a gyermeki öröm és a jólét jelképe lehet. A gyermeknap világszerte feléjük fordul a figyelem, s a felnőttek játékkal, édességgel ajándékozzák meg az apróságokat. A gyermeknapon őket köszöntjük, a legkisebbeket, a gyermekeket.

Több mint tíz éve, hogy az ENSZ kibocsátotta a gyermekek védelméről szóló dekrétumot. A tavalyi tizedik jubileumi évet a gyermeki jogok évének is nyilvánították.

De vajon, hol mit jelentenek ezek a jogok?

A világ számos országában az élethez való jog követelésénél kezdődik. Vietnamban évek óta és most újabban Kambodzsában és Laoszban a legkorszerűbb fegyverek gyilkolják az ártatlanokat, gépfegyverek, bombák ölik a gyermek testeket és lelkeket. Másutt még az éhezés, a pusztító gyermekbetegségek ellen kell küzdeni, s a XX. század második felében is gyermekek millióit kell kiragadni a középkori egészségügyi és szellemi életből.

Magyarországon a nemzetközi gyermeknapon ezekre az apróságokra is gondolunk és gondolniuk kell a felnőtteknek, mert erre kötelez az emberi felelősség.

A szocialista társadalmakban intézményessé vált a gyermekek védelme. A szocialista rendszer felszámolta, hogy a megszülető gyermekek életét éhség, népbetegség fenyegesse. Az államoknak világszerte kötelessége lenne, hogy minden eszközzel segítsék a gyermekek egészséges testi és szellemi fejlődését. A nemzetközi gyermeknap s a gyermekek ünneplése figyelmeztető kell hogy legyen számunkra is.

Édesanyákat köszöntöttek

ANYÁK NAPJA ALKALMÁBÓL sokgyermekes vasutas anyák köszöntésére, ajándékozására került sor a szakszervezet székházában. *Az ünnepség — a korábbi évekhez hasonlóan — baráti hangulatban zajlott le és alkalmat adott arra, hogy a meghívott édesanyák elbeszélgessenek a szakszevezet vezetőivel gondjaikról, problémáikról.*

Milyen sokszor hangzik el, hogy az anyai gondoskodást nem lehet megfizetni. Erről beszélt *Gulyás János, a szakszervezet titkára* is, amikor meleghangú köszöntő keretében átadta az ajándékokat.

A pohárköszöntő után a fehér asztalok mellett baráti beszélgetés kezdődött.

AHÁNY EMBER ANNYIFÉLE, s ahány család, annyifajta gond, probléma. *Dénes Jánosné például hat gyermeket nevel egyedül, apa nélkül.* Nincs könnyű helyzete. Az öt lány, s az egy fiú mellett még a 74 éves nagymama is a családhoz tartozik, s mindnyájan egyetlen szobában élnek Vácott.

— Nem könnyű az élet — mondja az asszony —, mégsem panaszkodom.

Décsi Istvánné hat gyermek anyja. Ezenkívül férjét is ápolja, aki 18 éve beteg. Házasságuknak csak négy éve telt el úgy, hogy a férj is munkába járt, azóta a péceli házban betegeskedik. *A családfenntartó a mama, Décsi Istvánné lett. Öt éve dolgozik a Nyugati pályaudvaron, takarítói munkakörben.* A mamák közül talán ő viseli a legnagyobb terhet, munkahelyén és otthon is. S amikor vágyáról faggatom, ennyit mond:

— Csak az a vágyam, hogy háború ne legyen.

AZ ILYEN ÜNNEPI ALKALMAKON, s az erről szóló tudósításokban nem szokás bíráló megjegyzéseket tenni. Mégsem rontja el az ünnepség hangulatát, azt hiszem, ha hozzáteszem, hogy *Décsi Istvánné és Dénes Jánosné elpanaszolták, hogy betegségük idején magukra hagyták őket munkatársaik, s a szakszervezeti bizottság is, megfeledkezett róluk.* Holott a támogatásra ezek az anyák igazán rászorulnának. Ők ketten úgy mostak, takarítottak betegen is a nagy családra, hogy a „gép" csak a két kezük volt.

A vasutasszakszervezet 25 éves történetéből

VII.

A Vasutasok Szakszervezetének III. kongresszusa 1952. június 21—22-én ülésezett. Abban az időszakban tehát, amikor a szakszervezet munkáját az erőfeszítések ellenére sem jellemezte egyértelmű előrehaladás. *Ebben nagy része volt egyes helytelen gazdaságpolitikai intézkedésnek, többek között az ötéves terv irányszámai túlzott felmérésének, az egyidőben végrehajtott bér-és áremelésnek.* Éreztette kedvezőtlen hatását a szakszervezeti munkában az ismert 1950 júliusi párthatározat.

A szakszervezeti mozgalom csak lassan fejlődik

A politikai és gazdasági életben elkövetett hibák sok tekintetben eltorzították a szakszervezetek munkáját is. Nem kaptak olyan politikai és társadalmi súlyt, mint amilyen az uralkodóosztály, a munkásosztály legnagyobb tömegszervezetét megillette volna. *Ennek következtében nem volt elég lehetőségük, hogy összhangot teremtsenek a társadalmi érdek és a munkások érdekei között. Csökkent a befolyásuk a tömegekre.*

Hiba volt megfeledkezni arról, hogy a munkásosztály áldozatvállalásának is van határa. Rossz volt a lakáshelyzet, de lakás alig épült. Nagyon rossz volt az áruellátás és az áruterítés. Mindezek ellenére a munkásosztály vállalta a hősies erőfeszítéseket.

Az MDP központi vezetőségi ülése 1953 júniusában helyesen jelölte meg a hibákat és a feladatokat. Végrehajtását azonban következetlenség, a szélsőségek közötti ingadozás jellemezte. Elsősorban gazdasági intézkedések születtek, de szóba került a proletárdiktatúra, a hatalom kérdése is. Az 1950 júliusi határozat helytelenségéről azonban itt sem esett szó. *A szakszervezeti mozgalomban mégis lassú fejlődés indult meg, új vonások jelentkeztek, de a huzavona miatt erősebb kibontakozásra csak az SZKP XX. kongresszusa után került sor.*

A társadalmi aktívák sokat segítenek

Amint az a SZOT 1956 szeptemberében tartott IX. ülésén is világosan kifejezésre jutott, a szakszervezetek a belső ellentmondások ellenére felismerték társadalmi szerepüket. Mindent elkövettek, hogy a szocialista iparosítás támogatásával egy időben az adott lehetőségeknek megfelelően javítsák a dolgozók életkörülményeit. Javaslatot tettek béremelésre, néhány munkakörben a munkaidő csökkentésére, az államapparátus csökkentésére, a felszabadult munkaerők elhelyezésére. *Kezdeményezték a szakszervezeti demokrácia kiszélesítését, az üzemek önállóságának növelését. Ennek előmozdítására a tanácsülés határozatot hozott a dolgozók bevonására az üzemek vezetésébe, s a kidolgozott terveket vitára bocsátotta. E határozat megvalósítását az ellenforradalom megakadályozta.*

1952-től a vasutas alapszervezetek száma évről évre növekedett. (1952-ben 733 volt, 1956-ban pedig 861.) Az emelkedés eredője az a törekvés volt, hogy minden vasúti szolgálati helyen lehetőleg működjön üzemi bizottság. Az üzemi bizottságok létrehozása helyes volt, mert a dolgozók problémáival a szolgálati hely sajátosságainak megfelelően közvetlenebbül foglalkozhattak.

A szakszervezeteknek kezdettől fogva legfontosabb támaszai a társadalmi aktívák. 1955-ben 861 alapszervezetből 763-ban — az összes alapszervezet 88,6 százalékában — nem volt függetlenített funkcionárius. Az ellenforradalmat közvetlenül megelőző időben 37 308 üzemi szakszervezeti aktivistából csak 148 volt a fizetett üzemi funkcionárius. *A társadalmi munka jelentőségét és fontosságának felismerését bizonyítja, hogy a lehetőségekhez képest gondoskodtak az aktívák neveléséről,* iskolán kívüli képzéséről, elsősorban esti tanfolyamokon. 1952 és 1956 között 2360 esti tanfolyamon 30 543 aktívát képeztek ki.

Az alapszervezeteknél ebben az időben már egyre több példáját tapasztalhatjuk az önálló kezdeményezésnek. *Az önállóság kibontakozását segítették az üzemi bizottsági elnöki és bizalmi tanácskozások, amelyeken olyan jelentős kérdések is felszínre kerültek, amelyek közül nem egy mind a vasút, mind a szakszervezet egészének szempontjából nagy jelentőséggel bírt.* De ezeken a tanácskozásokon fény derült arra is, hogy az aktivisták nem mindenütt fejthetik ki képességeiket. Ennek oka, hogy munkájukhoz elsősorban a pártszervezetektől nem kaptak kellő iránymutatást, segítséget.

Nagyobb önállóság

A IV. kongresszust megelőző középszervi választások alkalmával létrehozták a területi választmányokat. Ez gyakorlatban nagyobb önállóságot és nagyobb felelősséget jelentett. A területi bizottság negyedévenként köteles volt beszámolni tevékenységéről a választmánynak.

A III. kongresszus határozata leszögezte, hogy a szakszervezeti vezetők tekintsék legfőbb feladatuknak a dolgozók mozgósítását a szocialista munkaversenyre, küzdjenek az élenjáró szovjet és magyar munkamódszerek széles körű bevezetéséért és alkalmazásáért.

A SZOT elnöksége 1952. augusztus 16-án tárgyalta a vasutasszakszervezet munkáját. *Hiányosságként emelte ki, hogy nem egy szolgálati helyen a verseny hivatali utasításra történik.* A határozat után a szakszervezet elnöksége felülvizsgálta a munkaverseny szervezését és állását, s egyben határozatot hozott a hiányosságok felszámolására.

A Minisztertanács és a SZOT elnökségének 1954 februári határozata és ennek a vasút területére való konkretizálása tovább csökkentette a verseny bürokratizmusát. A határozat rögzítette a vállalatok között folyó verseny feltételeit, azok értékelését és a jutalmazás rendszerét. Rendezte az állami és szakszervezeti szervek feladatait, módosította a termelési értekezletek szervezését. A határozat lendületet adott a kiváló dolgozók mozgalmának, a szakma legjobb dolgozója címért folyó versenynek.

Emelkedik a termelékenység

A szocialista munkaverseny eredményeként emelkedett az üzemekben, a szolgálati helyeken a munka termelékenysége és egyre több teljesítette, illetve túlteljesítette a tervét. Emelkedett az élüzemek száma is.

A SZOT 1955. évi határozata értelmében szélesedett a munkaverseny nyilvános ellenőrzése. *A politikai osztályok, a DISZ-szervezetek és a szakvonal felső vezetőinek bevonásával egyre gyakoribbá vált a teljesítmények helyszíni ellenőrzése, s egyben a segítségadás a versenyt gátló körülmények felszámolására.*

Ettől az időtől kezdve a szakszervezet egyik fontos feladatát képezte elérni, hogy a bizalmiak mindjobban vegyék ki a részüket a verseny szervezéséből, segítéséből, a nyilvánosság biztosításából. Ezzel egyben azt is el kívánták érni, hogy a vállalások mind konkrétabbak legyenek, s a tervre épüljenek.

Erre az időszakra esik a kollektív szerződések számának emelkedése a vasúton. 1953/54-ben csak 10 üzemnél volt kollektív szerződés. Ezt követően ez a szám évről évre növekedett. 1954/55-ben 20, 1955/56-ban 29, 1956/57-ben pedig már 87 szolgálati hely dolgozói kötöttek kollektív szerződést.

A termelési értekezletek és műszaki konferenciák elsősorban a rendszeres megtartást és az előkészítést illetően mutatták fejlődést. Javult ezeken az értekezleteken a dolgozók aktivitása is.

(Folytatjuk)

25 éves a MÁV Szimfonikus Zenekar

A MÁV Szimfonikusok Zenekara május 8-án ünnepelte fennállásának negyedszázados évfordulóját.

Az elmúlt negyedszázad alatt az élenjáró zenekarok magaslatára jutott el az 1945-ben alakult vasutas túvósegyüttes, amely a háborúban elpusztult ország kulturális romjaiból mentette át zenei kincsünk maradandó értékét. Lentről indultak, s művészi magaslatra jutottak el.

Az Erkel Színházban megtartott jubileumi hangversenyen dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter köszöntötte a jubiláló zenekart, és kérte a vasút vezetőinek támogatását a továbbiakban is.

Az ünnepi hangverseny műsorában a zeneirodalom két hatalmas drámai feszültségű alkotása, Kodály Zoltán, Psalmus Hungaricus-a és Beethoven IX. szimfóniája hangzott fel. A Psalmus tenorszólamát *Simándy József* szólaltatta meg, a férfias líra meleg hangján, míg a IX. szimfónia szólamait *Moldován Stefánia, Eszenyi Irma, Bartha Alfonz és Jámbor László* énekelte a tőlük megszokott biztonsággal.

Végül, nem volna teljes az ünnepi beszámoló, ha a zenekar két kitűnő karmesterének tevékenysége említés nélkül maradna. *Lukács Miklós, a Magyar Állami Operaház igazgatói tisztének ellátása mellett is vállalta a MÁV Szimfonikusok munkájának zenei irányítását.* S ez részéről — tudjuk — nem formalitás, hanem intenzív munka, amelynek eredménye a IX. szimfónia szinte repertoir darabnak számító, magasszínvonalú előadása.

Pécsi István pedig, aki idejének java részét az együttes művészi színvonala fejlesztésének áldozza, a Psalmus előadásával nyújtott hosszabb időre szóló, emlékezetes élményt. Minden zeneszerető, hangverseny-látogató vasutas nevében mi is további sikereket kívánunk a MÁV Szimfonikusoknak.

Dr. Csillag Ferenc

Művészet és barátság

Az internacionalista szellem elmélyítése érdekében őszinte törekvést láttunk a napokban, s ez a szó legteljesebb értelmében a „Törekvés" érdeme. Amint azt *Balogh Lajostól, a MÁV Északi Járműjavító „Törekvés" Művelődési Házának igazgatójától* megtudtuk, a művelődési ház vezetősége — főleg szomszéd államokkal — több irányú kultúrkapcsolatot vett fel. *Így került sor Budapesten az 1956-ban, 93 éves korában meghalt Ludvik Kuba csehszlovák festőművész, nemzeti művész képeinek kiállítására.*

A megnyitó előtti sajtótájékoztatót *dr. Tatjana Bulinová művészettörténész,* Kuba művészetének kiváló ismerője tartotta. Rövid tömörséggel adott számot a sokoldalú művész: festő, zenész és nótagyűjtőről, aki érzelmileg sohasem szakadt el hazájától, jóllehet Franciaországban, Olaszországban és Ausztriában tanult.

Kuba művészetét, törhetetlen vitalitását valamennyi kiállított kép között a legjobban az 1953-ban — 90 éves korában — festett önarcképe jellemzi. Az örök fiatal, koros férfi, a lezser művész derűsen néz, szinte megszólal a baszksapka alatt. A „Capribeli táj" című képe csaknem minden látogatót megállít. Nagyszerű perspektívával festve kapaszkodnak a villák a kék tenger övezte hegyoldalakba. A „Hucul nő"-ben hazája sokszínű képviseletét adja vissza. A „Csend" című képe pedig az anya és fia szeretetteljes közösségét tükrözi, úgy, hogy szinte remeg a lég a fenséges és tökéletes csendben.

A kiállítás azon túl, hogy egy nagy művész munkásságára emlékeztet, jól szolgálja a népek közti barátság elmélyítését.

— gergely —

Jubileumi szellemi vetélkedő Győrött

A budapesti területi bizottság által meghirdetett jubileumi ifjúsági szellemi vetélkedő Győr környéki középdöntőjét április 29-én tartották a győri „Arany János" vasutas művelődési otthonban. *Komárom, Dorog, Tatabánya-alsó és Győr 32 fiatalja adott találkozót egymásnak, s mérte összse tudását.*

A vetélkedő első három helyezettje: Kovács László (Győr Vontatási Főnökség), Járdvölgyi Stefánia (Győr Pályafenntartási Főnökség), Biró Károly (Győr állomásfőnökség), Tartalékként a budapesti versenyre a negyedik helyezett *Kovács Gyula (Komáromi Vontatási Főnökség) került.* A helyezettek 800—600—400—200 forint jutalmat kaptak. A többi hatversenyző könyvjutalomban részesült. A jutalmat Tóth István a csomóponti pártbizottság titkára adta át a versenyzőknek.

Tóbiás Béla

TÖLTSÖN EGY HETET EURÓPA FLORIDÁJÁBAN!!

12 napos társasutazás Bulgáriába autóbusszal, Románián keresztül, ebből 7 nap üdülés a tengerparton az Aranyhomok vagy a Napospart üdülőhelyeken.

Részvételi díj: 3270,– Ft + 780, –Ft költőpénz

Indulás: május 31-től vasárnaponként az Engels téri autóbuszpályaudvarról

Visszaérkezés: csütörtöki napon

Jelentkezés és részletes felvilágosítás:

VOLÁN TOURIST

Budapest VI., Lenin krt. 98.
Telefon: 314–902, 329–393

Megállapodás a nagyüzemek és a MÁV között a kocsipark gazdaságosabb kihasználására

A vasúti kocsipark gazdaságosabb kihasználása és a kocsiállások csökkentésének érdekében országszerte tanácskozássorozatra ültek össze a vasút és a nagy kohászati üzemek vezetői. *Az ózdi kohászati üzemekkel, a Diósgyőri Lenin Kohászati Művekkel, a Dunai Vasművel és a csepeli üzemekkel folyt minden részletre kiterjedő elemző tanácskozás e fontos kérdésben, melynek nyomán máris biztató kezdeti eredmények születtek.*

A kocsihiány nehezítette a szállítást

A miskolci igazgatóság területén levő nagyüzemek fuvarozási gondjairól érdekes tanulmányt készített *dr. Pásztor Pál*, az igazgatóság vezetője. Tanulmányában azt vizsgálta, hogy milyen hatással van az ötnapos munkahét bevezetése a vasúti kocsik kezelési idejére, az egyenletes rakodások megszervezésére.

A tanulmányból kiderül, hogy amíg 1968-ban az előző évhez viszonyítva 330 ezer tonnával emelkedett az elszállított áruk mennyisége, addig 1969-ben 710 ezer tonnával kevesebbet szállított el a vasút, mint az előző évben. *Ennek oka az, hogy 1969 februárjától rendszeres kocsihiánnyal küzdött a miskolci igazgatóság.* Nem hoztak kellő eredményt a rakodások egyenletesebbé tételére kifejtett erőfeszítések sem: a fuvardíj- és a rakodási kedvezmények ellenére sem javult, hanem romlott a kocsitartózkodás, s ez országszerte a nagy kohászati üzemekben 25—40 óra között volt. Természetes, hogy ez az állapot sokáig nem tartható fenn.

Kölcsönösen segítik egymást

Ilyen előzmények után vált rendkívül időszerűvé a konstruktiv tárgyalássorozat a legnagyobb fuvaroztatóinkkal. A mostani tárgyalások során abban állapodtak meg, hogy mind a *Lenin Kohászati Művek*, mind az ózdi kohászati üzemek naponta mintegy 50—50 üres kocsit kap a MÁV-tól. Mindkét nagyüzem vállalta, hogy csökkentik a kocsik állásidejét és javítják a kocsik kihasználását. Az első negyedévben máris mutatkozott ennek eredménye: jelentősen csökkent az állásidő és a kocsikat maximális terhelésük 98,2 százalékáig kihasználták.

Megállapodtak a felek abban is, hogy mindkét üzem jelentős anyagi erőt fordít a rakodások gépesítésének fejlesztésére és ehhez a MÁV szaktanácsadót bocsát az üzemek rendelkezésére. *A kohászati üzemek rendszeresen tájékoztatják a vasutat a fuvarigényekről, hogy a MÁV előre ismerje, hogy az alapanyagellátáshoz az üzemnek milyen kocsitípusokra lesz szüksége és milyeneket igényel a készítermékei számára.*

A megegyezés sarkalatos pontja, hogy a MÁV csak akkor tehet eleget vállalt kötelezettségeinek, ha a fuvaroztatók sem feledkeznek meg arról, hogy a vasúti szállítás folyamatos, ha éjjel-nappal, vasárnap és ünnepnap elvégzik a rakodásokat és ezzel segítik a szállítások egyenletességét. Ha a hosszú állásidők miatt kiesett 30 700 vasúti kocsi dolgozhatott volna, akkor az elmúlt évről nem maradt volna 710 ezer tonna elszállítatlan áru.

A tárgyalásokon *Lindner József MÁV vezérigazgató-helyettes* hangsúlyozta, hogy a vasútnak nem kocsiállóspénzre, hanem vasúti kocsikra van szüksége. *Noha az új kocsik beszerzésével emelkedett ugyan az egyes kocsik raksúlykapacitása, de a régi kocsik selejtezése miatt a kocsipark 1968-hoz képest 4 ezerrel csökkent.*

Csökkentik a kocsitartózkodási időt

A *Dunai Vasmű* a szállítási nehézségek ellenére is teljesítette az első negyedévben belföldi kötelezettségeit. A Papírgyárnál és a Vasbetonipari Műveknél azonban emiatt lemaradások voltak. A *Dunai Vasmű* vezetői elmondták, hogy az alapanyagok szállítása mennyi gondot okoz. Polgárdiból évi 300 ezer tonna mészkő szállításáról kell gondoskodni. Dolomitot Iszkaszentgyörgyről szállítanak évi 70—80 ezer tonnát. A kikötő és a gyár között az ércszállítás vonóerőhiánnyal küszködik. A kikötőbe napi 4 ezer tonna érc érkezik, melynek szállításához egyre nehezebb kocsikat biztosítani.

A tárgyalások során itt is sikerült a termelőüzemek és a MÁV között megtalálni a közös nevezőt. *Megállapodtak abban, hogy a MÁV a mészkövet a jövőben nem fordaszerelvényekkel, hanem közforgalmi teherkocsikkal szállítja, melyeket kirakás után a gyár termékeivel rak meg.* Az exportigények kielégítésére több idegen kocsit biztosítanak a gyárnak. A dolomitszállításnál azonban fenntartják a fordaszerelvényeket. A dunaújvárosiak vállalták, hogy 5,2 órával csökkentik az átlagos belföldi kocsitartózkodásokat és 9,2 órával az OPW-kocsik tartózkodását.

A megállapodások kétoldalú betartásához fontos népgazdasági érdekek fűződnek. Tartós eredmény csak úgy várható, ha mind a nehézipari vállalatok, mind a vasút vezetői folyamatosan figyelemmel kísérik az eredményeket.

Bermann István

Cél: az egyenletes áruszállítás

A szegedi MÁV igazgatóság dolgozói teljesítették első negyedévi szállítási tervüket. Az igazgatóság területén viszont nagy gond az állandó kocsihiány. Amikor ezzel a kérdéssel foglalkozunk, felmerül a kérdés, mit tesznek a vasút dolgozói és a szállítótatók, a vállalatok, az AKÖV-ök a gyorsabb kocsifordulóért?

Az első negyedévi 116,48 százalékos teljesítmény azt bizonyítja, hogy az igazgatóság területén a feszített munka meghozta az eredményét. *A második és a következő negyedévek növekvő szállítási feladatai a munka további fokozását, mind több szállítóeszköz igénybevételét jelenti.*

Az egyenletes rakodás, a folyamatos szállítás elkerülhetővé teszi a torlódást, megszünteti, vagy erősen lecsökkenti a kocsik késett kirakását. Több közös tanácskozáson elhangzott, hogy az AKÖV-ök biztosítsák a folyamatos elfuvarozást. Törekedjenek az éjszakai órákban beállított kocsik kirakására is. *A vasárnapi és munkaszünetes napi rakodási késedelem főleg a kereskedelmi áruknál mutatkozik.* Ennek oka az, hogy az AKÖV-ökkel szerződésben levő vállalatok több esetben már szombat déltől nem fogadnak árut, sőt az áruértesítés vételét is megtagadják, s így természetesen a fuvarozás sem történhet meg.

Ezeknek az eseteknek megszüntetése érdekében folytatott tárgyalások a vasút és a vállalatok vezetői részéről csak akkor lesznek eredményesek, ha az érdekeltek a szükséges intézkedéseket megteszik.

Sziládi Sándor

A debreceniek helytálltak a felszabadulási munkaversenyben

Debrecen vontatási főnökség Diesel- és gőzmozdonyműhelyek dolgozói teljesítették a munkaverseny felajánlásaikat. *A szocialista brigádok közül szép eredményt értek el Juhász Lajos és Szabó Simon szocialista brigádjai.* Juhász Lajos 10 tagú brigádja a Vasúti Főosztály engedélyével az M62—015 psz. Diesel-mozdonyon egy olyan természetű munkát végzett el 13 nap alatt, melyet csak a főműhely végezhet. Így a motort nem kellett főműhelybe küldeni, és ezzel nagyon sok időt takarítottak meg. Ugyancsak ez a brigád 3 nappal hamarább végezte el az M62—050 psz. Diesel-mozdony D3 javítását is.

A gőzösjavítóműhely dolgozói felszabadulásunk tiszteletére terven felül elvégezték a 275—032 psz. mozdony 3 havi és a 326—138 psz. mozdony mosás utáni javítását, ezzel a műhely 180 óra megtakarítást ért el, és két üzemképes mozdonyt adott át a forgalomnak. Ebben a munkában kiemelkedő eredményt ért el Szabó Simon szocialista brigádja.

Debrecen állomás dolgozói a jubileumi évforduló alkalmából vállalták, hogy az éves tervükön felül az első negyedév áruszállítási lemaradását pótolják. Március hónapban a dolgozók kezdeményezésére felszabadulási műszakot szerveztek a feladatok minél jobb elvégzésére.

A jubileumi versenyműszak befejeztével került sor a kiértékelésre, és a vállalások teljesítésénél igen jó eredményről adtak számot.

Az áruszállítási terv tényezőnél 19 700 tonnás tervszámot 21 994 tonnára teljesítették, vagyis a tervszámhoz viszonyítva 7706 tonnával többet szállítottak el.

A jó teljesítménynek a hatására az áruszállítási terv növelésével egyidőben a kereskedelmi szolgálat dolgozóinak növekedett az 1 órára eső teljesítményük is.

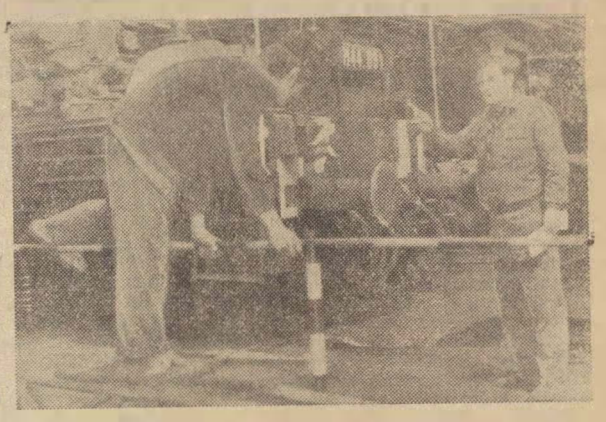
Az állomás dolgozói nagy lelkesedéssel, a munkához való jó hozzáállással, az éves terv sikeres teljesítése érdekében tovább kívánják vinni e nemes versenymozgalmat, amelyben fő tényezőként a kocsitartózkodás csökkentését jelölték meg, valamint a vonatok terhelésének jobb kihasználását és a kocsikihasználás növelését.

Marosán Pál
Czeglédi Sándor

Munkavédelmi őrökkel az Északiban



A művezető és a munkavédelmi őr szerszámvizsgálatot tart



A korláton keresztül nem szabad ugrálni. Figyelmezteti a szabálytalanságot vétő ipari tanulót a munkavédelmi őr.

(Lantos Géza képriportja)

Együtt a tagsággal

Rákos vontatási főnökség dolgozói az elmúlt évi eredményes munkájukkal ismét elnyerték az élüzem címet. *Az „ismét" szó érzékelteti, hogy nem az 1969-es év volt számukra az első, eredményekben gazdag esztendő.*

— Tavaly még nehezebb körülmények között dolgoztunk, mint máskor — mondja *Zombori János* szb-titkár, motorszerelő. — A legnagyobb gondot a létszámhiány okozta. Néhány évvel ezelőtt még négyszázan voltunk, most viszont csak kettőszáznyolcvanan. A feladatok ellenben évről-évre növekednek.

Felelősség, szakértelem

A vontatási főnökség dolgozóinak tevékenysége két fő területre összpontosul. Az egyik a futójavító-műhely, ahol az emberek télen, nyáron, esőben, hóban vagy sárban, szabad ég alatt végzik nehéz munkájukat. Fő profiljuk: a vasút hűtővagonjainak karbantartása. Ezenkívül a „piros kocsikat" — a forgalomban meghibásodott, rakott vagy kiürült tehervagonokat — kell gyorsan üzemképes állapotba hozniok. *A másik fő munkaterület a motorszín, az egykori, öreg fűtőház, ahol a környező állomásokat és ipartelepeket kiszolgáló Diesel-mozdonyok üzemeltetéséről gondoskodnak.* Ezt a sokoldalú, műszaki és vasútüzemi feladatot — a mozdonyvezetőket is beleszámítva — kilencvenöten látják el.

Az élüzem cím elnyerésében tevékeny része volt a szakszervezeti bizottságnak. *A május elsejei ünnepségen Giczei István vontatási főnök azért is jelenthette ki ezt jogos elismeréssel, mert a szakszervezeti bizottság valamennyi vezetőségi tagja a munkások között dolgozik.*

— Azért, hogy a vezetőségnek szinte mindenütt ott található egy-egy tagja, a bizalmiak szerepe sem szorul háttérbe — magyarázza Zámbori János. — A bizalmiak munkájára mindenkor számítunk, s tulajdonképpen csak általuk lehet eleven, pezsgő a mozgalmi munka. A legjobb bizalmiak közé tartozik például *Bene Ferenc és Kuti János* motorszerelő, a kocsijavítóknál *Apágyi István*, a kocsivizsgáló lakatosoknál *Erdei József és Máczai László*, a forgalmi nem utazóknál *Bugyi János*, a szertárnál *Kovács Mihály és Papp István*, az irodaiaknál pedig az alig húszéves *Vincze Erzsébet.*

A dolgozók sokat várnak a szakszervezettől. Hol ennek, hol annak a problémának az orvoslását sürgetik. Az épületek elavultak, a munkakörülmények elég mostohák. A termelési tanácskozások jegyzőkönyveiben örökké visszatérő téma, hogy az öltözők zsúfoltak, a motorszín és az alig néhány éve épített (de szakszerűtlenül épített!) javítóműhelyi röptető teteje beázik, az olvadó hólének vagy esővíznek nincs lefolyása stb. A hivatalos válasz mindig ugyanaz: „Rákos állomás és vontatási főnökség fejlesztése a vasút távlati tervében szerepel". De ezt a távlati tervet itt senki nem ismeri. *Az embereknek joggal várnák el, hogy tájékoztassák őket: hol, mikor mi fog épülni.* Ezáltal könnyebb lenne a helyi vezetés munkája és a dolgozók bizalma is tovább erősödne. Mert nincs rosszabb érzés a bizonytalanságnál.

Egy ügy, a sok közül

A szakszervezeti bizottság addig is igyekszik jól betölteni hivatását. Éppen a napokban tesz pontot egy régóta vajúdó ügyre.

— A Közegészségügyi-Járványügyi Állomás intézkedése nyomán üzemi konyhánkat május 23-ra meg kell szüntetni. *Eddig a néhány évvel ezelőtt erre a célra berendezett, egykor kiselejtezett vasúti kocsiban volt a konyhánk és étkezdénk.* De hiába ízletes, olcsó és viszonylag bőséges a koszt, ha a körülmények nem felelnek meg a mai követelményeknek. Az egészségügyi hatóságnak igaza van — mondja az szb-titkár.

— Hosszas utánjárás után végre sikerült elérnünk, hogy vagy az Egyesült Gyógyszergyárból, vagy a Porcelángyárból kapunk majd ebédet. A szállítás nem okoz különösebb gondot, mert a gyárak közel vannak, csak még a térítési összeg nincs teljesen tisztázva. A magunk részéről igyekszünk mindent elkövetni, hogy a dolgozókat ne érje sérelem.

Kovács József

A kitüntetés kötelez

Sorozatosan érte el a jobbnál jobb eredményeket a celldömölki vasúti csomópont az utóbbi évtizedben. 1969 teljesítményei alapján is megérdemelten nyerték el a „kiváló csomópont" kitüntetést.

A számok helyett ezúttal *Döbröntei Károlytól*, az állomás — illetve *Járó Jánostól*, a vontatási főnökség szakszervezeti titkárától kértünk értékelést a múlt évi munkáról és az idei tervekről, gondokról.

Nem volt könnyű dolguk

— Bennünket a hagyományaink arra köteleztek, minden tekintetben feleljünk meg a „kiváló csomópont" követelményeinek — kezdte az állomás szakszervezeti bizottságának titkára. — Nem volt könnyű dolgunk a múlt évben. *Kitűnik ez abból, hogy a célkitűzéseket csak egy-két tized vagy század százalékkal tudtuk túlteljesíteni.* Pedig nem voltunk elbizakodottak. Különösen nem a „C" túr, amely *Varga Imre* állomásirányító és *Varga Tibor* forgalmi szolgálattevő vezetésével a tavalyi összesítés alapján lett első a versenyben.

— Mi okozta tavaly a legtöbb gondot?

— Nálunk is érződött a létszámhiány — felelte Döbröntei Károly. — Köztudott, hogy az ebből adódó túlzott megterhelés könnyen balesethez vezet. Mi nem törekedtünk rekordokra, csak a munkánkat akartuk elvégezni, de lehetőleg hibátlanul. *Azért, hogy a hangulat jó legyen és mindenki lehetőleg a munkájára összpontosítsa a tudását, a bizalmiak segítségével sokat foglalkoztunk az emberek egyéni problémáival.* Nagyon örülök annak, hogy az eredmény nem maradt el...

A vontatás teljesítményei lényegesen magasabb túlteljesítéseket tükröznek, mint az állomási eredmények.

— Nálunk még csaknem kizárólagos a gőzvontatás — mondta *Járó János* —, hiszen gépparkunkban mindössze egyetlen M 31-es képviseli a korszerű technikát. *A szorgalmas, fegyelmezett dolgozóknak, főként a 29 szocialista brigád 229 tagjának nagyon sokat köszönhetünk.* A versenyben ők kezdeményezték a legtöbbet. Az utazók gyakran vállaltak túlsúlyos vonat továbbítást. Gépeiket olyan elismerten jó állapotban tartották, amivel minden körülmények között győzték a megnövekedett feladatokat.

Az eredmények méltó elismerése megtörtént. Most már előre tekintenek, az idei feladatok elvégzésén munkálkodnak.

— Vannak jelenségek, amelyek fékezik dolgozóink lendületét — felelte a vontatásiak titkára. — *Ilyen például az a rendelkezés, amelyik március 1-től megszüntette a szénjutalékot, beépítve azt a vonattovábbítási normába.* Az új rendelkezés elvileg szerintük is ésszerű, a gyakorlatban mégis nehézségeket okoz. Az is igaz ugyan, hogy emelkedett az egy távolléti órára kifizetett változó illetmény. De ezt nem mindenki tapasztalja a borítékján, mert az arányok eltolódtak a tehervonatosok javára.

Cél: a kocsifordulók gyorsítása

Kézenfekvő megoldás lenne a fordulók vegyítése. Vigyen időnként tehervonatot a gyorsvonati mozdony is. Csakhogy ez nagyon sok probléma veszélyét rejti magában. Ki meri vállalni ezekért a felelősséget? — A másik, máris mutatkozó problémát a bömbölő biztonsági szelepek jelentik. A fölös energiafogyasztás rontja az önköltséget.

A végrehajtott bérrendezés általában kedvező visszhangra talált ezen az állomáson is. Kivéve azokat, akik most kimaradtak belőle.

A problémák, melyeket a celldömölki kiváló csomópont két szakszervezeti titkára tett szóvá, ma még érezhetően nem befolyásolják a munkát. (A vontatásiak például 110 százaléknál jobb eredményt értek el április folyamán a gazdaságos mozdonyfelhasználásban!) Az illetékes gazdasági vezetőktől függ, sikerül-e ezután is elejét venni e problémák kedvezőtlen kihatásainak.

Bemeljük, igen.

L. J.

A biztonságos közlekedést szolgálják

II.

A közlekedés biztonságát mindinkább elősegíti az automatizálás, a korszerűsítés. Ennek a folyamatnak a velejárója a vasúti sorompók modernizálása is. Mind kevesebb lesz a hagyományos csapórudas vasúti sorompó, vasúti átjáró. A legideálisabb az lenne, ha már véglegesen felszámolásra kerülhetne a közúti-vasút szintbeli kereszteződése. *De mert egy-egy ilyen kétszintű keresztezés építése a helyi adottságoktól függően csaknem 100 millió forintba kerül, több évtizedre van szükség ahhoz, hogy a vasúti sorompók kiiktatása véglegesen bekövetkezzék.* Örvendetes mindenesetre, hogy a nagy költségek ellenére is egyre gyarapodik e korszerű sorompók száma.

Több fénysorompót...

A vasúti átjárók forgalmi biztonságának vizsgálatánál érdemes a gépkocsivezető nézőpontjából összehasonlítani a régit az újjal. A csapórudas „útelzáró sorompó a gépkocsivezető részére egy bizonyos fokú kényelmet és látszólagos biztonságot nyújt, mivel könnyen felismerhető. *Jelentős hátránya viszont, hogy a lezárása és felnyitása tetemes időveszteséggel jár.* A gépjárműforgalom erősödése a sorompó előtti várakozás idejét tovább növeli, ezért szükséges olyan korszerű átjárók kiépítése, amelyek a biztonság további fokozása mellett a várakozási idő csökkentését is lehetővé teszik.

Nem vitás, nehéz az újat megszokni. A gépjárművezetők vezetés közben a régit keresik, illetve várják. *Nem véletlen, hiszen ma még a 11 000 vasúti útátjáró többségén a hagyományos rendszerű sorompók üzemelnek.* A számuk azonban csökken, és helyükbe a korszerűbb fénysorompók lépnek. Jelenleg 82 fény és 64 fény- és félsorompó üzemel. A jövő terveiben további 80—100 ilyen sorompó felszerelése szerepel.

A feltűnőbb, „észrevehetőbb"-től való eltérés változást jelent, és e körülmény okozza a balesetek számának növekedését is. Ismeretes, hogy a vasút veszélyes üzem, következésképpen a szintbeli keresztezések súlyos balesetek okozói lehetnek. *Ezért döntő, hogy amíg az újat meg nem szokjuk, és az tudatunkban nem rögződik, addig körültekintőbben kell közlekednünk az utakon.* Főképpen, ha ismeretlen területen járunk.

A nyolc főútvonal közül nincs fénysorompó a 2-es és a 8-as úton. Üzemel az 1-esen *Komáromnál*, a 3-ason *gödöllői HÉV-nél és Aszódon* (ez volt az első fénysorompó, 1962 óta működik, a 4-en *Püspökladánynál és Kisújszálláson*, az 5-ön *Szentmihályteleknél, Városföldön*, a 6-on *Adonynál, Dunaújvárosban*. A 7-es úton pedig három helyen, melyre különösen fel kell figyelni, mivel minden egyes átjárón már több esetben előfordult baleset; a lepsényi, a székesfehérvári és a pákozdi átjárókon.

A vasút—közút gyakori találkozása zavarja a közút forgalmát, többletköltségeket jelent a vasútnak, illetve a népgazdaságnak, és nem utolsó sorban balesetveszélyes is. Az elmúlt évben a vasúti átjárókon 142 baleset fordult elő.

Emelkedtek a balesetek

Az adatok szerint 2867 teljes csapórudas sorompóknál 0,9 százalék a baleseti arány, ami abból adódott. hogy 26 esetben a gápjárművek áttörték a sorompót, és a vonattal összeütköztek. *Viszont, ha azt is figyelembe vesszük, hogy 1969-ben 84 esetben sorompó összetörés következett be, ez összesen 110 eseményt jelent, és így a baleseti arány már 3,8 százalékkal növekszik.* Ugyanakkor a fénysorompóknál 8.5 százalék, tehát majdnem tízszer annyi baleset történt, mint a csapórudas sorompóknál. Összesített adatok szerint 6.8 százalékkal több szerencsétlenség történt.

Érdekes — s jellemző is a közlekedési fegyelem fontosságára — hogy a sorompó nélküli átjáróknál viszonylag kevesebb a baleset. A 8145 sorompó átjárón az elmúlt évben 1,3 százalékos a baleseti arány. *Ez természetesen abból is adódik, hogy az útátjárók többsége kisforgalmú mellékvonalakat keresztez és sok az olyan hely, ahol két földutat, illetve alsóbbrendű utat köt össze.*

Ha a balesetek okait vizsgáljuk, a következőket állapíthatjuk meg. Elsősorban a gépjárművezetők figyelmen kívül hagyták a közúti közlekedési szabály 56. paragrafus (1) pontját, amely nemcsak a sorompó nélküli útátjárókra, hanem minden átjáróra vonatkozik. *Ezért igen fontos az idevonatkozó KRESZ szabályokat megismerni, állandóan emlékezetbe tartani, mivel a vasúti átjárókon való közlekedés már önmagában is igen nagyfokú veszélyességet jelent.*

A KRESZ-t be kell tartani

Szükséges említést tenni egy olyan körülményről is, amely egyaránt vonatkozik a sorompóval ellátott, és a sorompó nélküli átjárókra. Ez a vasúton közlekedő olyan jármű, a vágánygépkocsi, amelynek közeledtére észlelhető jelek, vonatzaj, füst, vonathossz, magasság stb. feltűnő módon nem utalnak.

A vasúti forgalmi utasítás a sorompó kezelését csak „vonatszámban" közlekedő járművekkel kapcsolatban írja elő. Egyéb járműveknél — így a kiskocsiként közlekedő vágánygépkocsinál is — a sorompó kezelése nem kötelező. Ezért az ilyen járművek közlekedésénél a sorompóval ellátott — de nyitott — vasúti átjáróknál is éppen úgy kell eljárni, mint a sorompó nélküli átjáróknál.

Dobó István
főtanácsos

Válasz a MÁV 1969-70. évi kollektív szerződését módosító függelék vitája során elhangzott javaslatokra

JAVASLAT:

Az utazószemélyzet munkaidejének meghatározásáról szóló rendelkezéseket a vizsgáló főkalauzokra is terjesszék ki, illetve az utazók részére munkaidőkeretet kelljen megállapítani, mert a Munka Törvénykönyve a munkaidőt napi 8 órában határozza meg:

VÁLASZ: Ismeretes, hogy az utazók foglalkoztatása úgy történik, hogy az egyik nap 2—3 órát, a másik napon 10—12 órát, kivételes esetben 17—18 órát dolgoznak, illetve ezen belül változik az időpont. Nyilvánvaló tehát, hogy a napi 8 órás munkáltatási rend az utazószolgálat ellátásának rendkívüli körülményei miatt nem valósítható meg. Ennek ellenére az utazószemélyzet részére is biztosítani kell azt, hogy — hosszabb időtartamot figyelembe véve — a kötelező munkaidejük átlagosan ne haladja meg a munkanaponkénti 8 órát. Ez csak úgy valósítható meg, hogy hosszabb időtartamra — legalább egy hónapra — meghatározzuk a munkaidejüket. Ezt a hosszabb időtartamra előírt munkaidőt nevezzük munkaidőkeretnek.

Tudjuk azt is, hogy a vasúti forgalomban az elszállítandó áru mennyisége nem egyenletesen, hanem időnyszerűen jelentkezik. Ez az időnyjelleg főképpen az utazószemélyzet foglalkoztatásában érezteti hatását. Az őszi forgalom idején az utazószemélyzet igénybevétele sokkal nagyobb mérvű, mint az év első hónapjaiban. Ezek a körülmények indokolják azt, hogy azokban a hónapokban, amikor az utazószemélyzet igénybevétele — a tapasztalat szerint — magas, a munkaidőkeretet is magasabb óraszámban állapítják meg. Ennek viszont ellentéte az, hogy azokban a hónapokban, amikor az utazók foglalkoztatása csökken, a munkaidőkeretet is csökkenteni kell. Az viszont fontos, hogy az éves viszonylatban a dolgozók munkaidőkerete ne haladja meg a munkanaponkénti 8 órát. Ezért írja elő a Kollektív Szerződés, hogy 1970. április 1-től december 31-ig az utazók munkaideje 1888 óra. Az utazók havi munkaidőkeretét tehát az egyes hónapokra csak olyan mértékben lehet megállapítani, hogy az április 1-től december 31-ig terjedő 9 hónap munkaidőkereteinek összege az 1838 órát nem haladhatja meg. Fontos szabály az is, hogy a munkaidőkeret egyik hónapban sem lehet több 230 óránál.

A munkaidőkeretet viszszamenőleg nem lehet megállapítani. Ha tehát a dolgozókkal a következő havi (pl. júniusi) munkaidőkeret óraszámát legkésőbb a hónap (május) végén — pl. hirdetmény formájában — nem közölték, akkor a következő havi munkaidőkeret összege = a munkanap száma szorozva 8 órával, vagyis június hóra 26x8==208 óra. Felhívjuk a figyelmet arra is, hogy a munkaszüneti napok (fizetett ünnep; április 4., május 1. stb.) a munkaidőkeret szempontjából munkanapnak számít.

A Kollektív Szerződés vitája során többen felvetették azt is, hogy a dolgozók a havi munkaidőkereten felül foglalkoztathatók-e? Természetesen foglalkoztathatók. A havi munkaidőkereten felüli szolgálati órákra az utazóknak pótlék nélküli túlóradíj jár, vagyis a rangfokozati és munkaköri bér összegének 210-ed része minden túlórára. A vizsgáló főkalauzokra fentiek szintén vonatkoznak, mert ők is az utazók állománycsoportjába tartoznak. A vizsgáló főkalauzok foglalkoztatásában azonban az idényjelleg nem jellemző, ezért a havi munkaidőkeretüket a többi utazótól elkülönítve helyes megállapítani.

JAVASLAT:

Ha a vidékről bejáró utazó dolgozókat a szolgálatra történt jelentkezés után — vonatkésés vagy egyéb ok miatt — nem állítják munkába, hanem átvezénylik őket, az újabb jelentkezésig felmerült időből ne 4, hanem 8 órát vegyenek figyelembe munkaidőként. Javasolták, hogy ha a szolgálat letelte kor a dolgozót a legközelebbi szolgálatra jelentkezésről nem tudják értesíteni, kötelezzék őt naponta egyszer meghatározott időben arra, hogy érdeklődjék a várható vezénylésről.

VÁLASZ: Az utazószemélyzetnek a tényleges szükségletnek megfelelő vezénylése gondos előrelátás mellett a munka szervezettségének igen magas fokát igényli. Sajnos számos szolgálati főnökségnél nem érvényesültek ezek az elvek, s a dolgozókat, hogy „meglepetés" ne érje a vezényletet, hogy biztosítva legyen minden eshetőségre, jelentkezésre kötelezték. Ha ilyen esetben a tényleges igénybevételre nem került sor, mintha nem rendelkeztek volna velük, minden ellenszolgáltatás nélkül hazaküldték őket. Az eljárás bármennyire is sértette a dolgozók jogos érdekeit, az 1970. évi március hó 1-ig érvényben volt szabályok mellett nem volt megfelelően behatárolható. E helytelen gyakorlat megszüntetése, illetve a dolgozó igénybevételének elismerése érdekében került felvételre a Kollektív Szerződés függelékébe a 24. §. 1. b. pontja.

A vita során a dolgozók a 4 órás időtartamot 8 órára javasolták felemelni. Erre nem kerülhetett sor azért sem, mert általánosan elfogadott elv az, ha a dolgozót munkára berendelik, s nem foglalkoztatják, részére 4 órát el kell számolni. Tekintettel kellett lenni az új szabályozás mellett az utazószemélyzet improduktív idejének várható emelkedésére is, az igénybevétel jellegére (a várakozás = készenlét), továbbá arra is, hogy végeredményben az új szabály életbeléptetéséig a dolgozók szinte némán tűrték, tudomásul vették a kialakult helytelen gyakorlatot, tehát döntően hozzájárultak ahhoz, hogy „könnyelműen", ellenszolgáltatás nélkül igénybe vegyék őket. Amikor tehát a Kollektív Szerződés módosított 24. §. 1. b. pontja most már komoly megterhelést jelentve a vezényletre elismeri az igénybevétel anyagi oldalát, feltehetően mind a dolgozók, mind a vezényletet részéről arra fog ösztönözni, hogy a korábbi helytelen gyakorlat megszűnjön. A teljesítmény nélküli igénybevétel egyébként a dolgozó részére sem előnyös, ha azt a kereset alakulása szempontjából vizsgáljuk.

A kérdés második része, amely azt vetette fel, hogy kötelezhető legyen az utazószemélyzet pihenő idejében arra, hogy vezényléséről érdeklődjék, nem valósítható meg. A kérdés eldöntésénél abból kellett kiindulni, hogy az utazószolgálatot ellátó dolgozó szolgálati út után járó pihenő idejének tartamát a Kollektív Szerződés 24. §. 5. bekezdése alsó határában állapítja meg. Ez azt jelenti, hogy az igénybevételtől függően előírt pihenő időnél kevesebbet nem lehet biztosítani. Nem kizárt azonban, sőt inkább az a jellemző, hogy a pihenő idő az előírtnál az esetek többségében meghaladja a kötelező időtartamot. Ha ugyanis csak a minimális pihenő időt biztosítanák, ez a dolgozók túlzott, meg nem engedhető igénybevételét jelentené.

Mindenki előtt ismert az a tény, hogy a pihenő idő alatt a dolgozó munkavégzési kötelezettsége szünetel, az a dolgozó szabad rendelkezésére áll. Ebből pedig következik, ha mégis arra kötelezték, hogy pihenő ideje alatt várható vezénylése felől érdeklődjék — mivel munkaviszonyából folyóan egy ilyen utasításnak köteles eleget tenni — megnyílik az igénye az utasítás teljesítésére fordított idő, illetve munka (pl. gyaloglás az értekezési lehetőség helyére) arányában a díjazás valamilyen formájára. Egyébként a munkaviszonyból fakadó kettős érdekből is adódott ez a megoldás. A szolgálati főnökségnek ugyanis érdeke a feladatok teljesítésén belül a munkaerő gazdaságos felhasználása. Ha ebből a szemszögből vizsgáljuk a kérdést, vagyis ha a szolgálati főnökségnek szüksége van a dolgozóra, az értesítésből eredő teher nem hárítható át, mert az értesítési kötelezettség a szolgálati főnökséget terheli.

(Folytatjuk)

Jubileumi munkavédelmi kiállítás



Szücs Zoltán vezérigazgatóhelyettes megnyitja a kiállítást.
(Lantos Géza felvétele)

A SZAKSZERVEZET a vezérigazgatósággal közösen jubileumi munkavédelmi kiállítást rendezett, amelyet április 29-én a Nyugati pályaudvaron Szücs Zoltán vezérigazgatóhelyettes nyitott meg.

A két vasúti kocsiban elhelyezett vándorkiállítás 33 tablón, képekben, grafikákban mutatja be a vasút és a munkavédelem fejlődését.

A kiállítás lenini idézettel vezeti be a látogatót a dokumentációk sorába. „A szocializmusban a munka feltételeit egészségesebbé tenni, munkások millióit megvédeni a füsttől, portól, piszoktól a technika fejlődése teszi lehetővé..." E feltételek megteremtésének lehetőségei rövid időre adottak voltak 1919-ben. *A Tanácsköztársaság rövid idő alatt többet tett az élet- és munkakörülmények javításáért, mint a fasiszta Horthy-korszak negyedszázad alatt.*

A II. világháború okozta súlyos veszteségekre utaló képeket — mely valamennyiünkben szomorú emlékeket idéz — az újjáépítés képsorai követik. Az első mozdony üzembehelyezése, az első vonat elindítása, az új élet sarjadását és felszabadult népünk tenniakarását bizonyítja. *A munkáshatalom kivívása, az üzemek államosítása teremti meg az alapot ahhoz, hogy a dolgozókról történő gondoskodás szervezetten és intézményesen megvalósulhasson.* 1950-ben érkezett el az ideje, hogy a minisztertanács a párt javaslatára a szakszervezetekre bízza a munkavédelem szervezését és irányítását.

E HATÁROZAT ALAPJÁN kezdődött és fejlődött a munkavédelmi tevékenység, melynek eredményeit a kiállítás dokumentumai bizonyítják. Kezdetét veszi a munkavédelmi oktatás, az üzemszemlék rendszeres megtartása, a tervezés munkavédelmi ellenőrzése. Kötelező a dolgozók védőruhákkal, védőeszközökkel történő ellátása. Megszerveződik a rendszeres orvosi vizsgálat. A betegek gyógyítására korszerű kórházak, szanatóriumok épülnek.

Mind több öltöző, mosdó, üzemi konyha és egyéb létesítmény szolgálja a dolgozók szociális ellátottságát. Korszerű állomások, szolgálati helyek, műhelyek épülnek. A nehéz rakodási és pályaépítési munkát nagy teljesítményű gépek segítik. Mind szélesebb körű gondoskodást bizonyítanak a munkavédelmi szakirodalom újabb és újabb termékei. A Diesel- és villamos vontatás fejlesztése mellett egyre nagyobb a jelentősége a tudományos kutatásoknak. *A SZOT Munkavédelmi Tudományos Kutató Intézete, a MÁV Közegészségügyi Intézet munkaegészségügyi tevékenysége szerves részévé vált a balesetelhárítási és egészségvédelmi munkának.*

A statisztikai adatokból megtudhatjuk, hogy az intézkedések hatékonysága az üzemi balesetek alakulásában kifejezésre jut. Az 1950-es évekhez viszonyítva évente 20—25-el kevesebb halálos baleset fordul elő. Jelentős intézkedések történtek a különböző munkaártalmak csökkentése és megszüntetése érdekében.

A MUNKAVÉDELEM sokoldalú tevékenysége mindinkább szerves részévé vált a termelő munkának, mint ahogy annak elválaszthatatlan részét képezi. A sokszor szigorúnak tűnő munkavédelmi szabályok megtartása tekintetében is javulás tapasztalható.

A 25 év alatt megtett út jelentős, az elért eredmények jogos büszkeséggel tölthetik el a vasútas dolgozókat. Tennivaló mindezek ellenére még igen sok maradt. Erre utal a kiállítás látogatója számára búcsúzásul szánt mondanivaló, mely a társadalom, a család és valamennyiünk érdekeire hivatkozva balesetmentes munkát kíván.

A nagy gondossággal készült kiállítás elindult országos körútjára, hogy a vasútas dolgozók körében újabb eredményekre, balesetmentes munkára tanítson.

H. K.

3000 fiatal a szellemi vetélkedőn

Hazánk felszabadulásának 25. és Lenin születésének 100. évfordulója tiszteletére Szeged igazgatóság területén is szerveztek jubileumi szellemi vetélkedőt, amelyen több, mint 3000 fiatal vett részt. *Az elődöntők után hat csapat — Szeged állomás, Szeged igazgatóság, Hódmezővásárhely, pályafenntartás, Kecskemét állomás, Kiskunhalas állomás és Békéscsaba vontatási főnökség — fiataljai vetélkedtek az első helyért.* A szegedi Petőfi Sándor MÁV Művelődési Otthonban megtartott döntőt a MÁV-igazgatóság három fős csapata — *Kelemen Ágnes, Hideg Annamária és Kopasz Géza nyerte.*

Gazsi Lajos

Névadó ünnepség — hármas ikrekkel

Nem mindennapi névadó ünnepséget rendezett a debreceni vontatási főnökség KISZ-szervezete és szakszervezeti bizottsága. Kilenc újszülött nevét jegyezték be az anyakönyvbe, köztük K. Nagy István mozdonyvezető hármas ikreit is. A két kislány, Ágnes és Márta, a fiúcska az István nevet kapta.

Marosán Pál



A készenléti szolgálatra vonatkozó új szabályok

A kollektív szerződés 30. § 1/d. szerint: „A szolgálati főnökök és helyettesek részére nyolc órát meghaladó, de legfeljebb 12 óráig tartó ügyelet csak kivételes esetben rendelhető el. A dolgozó részére esetenként, valamint az egy hónap folyamán elrendelhető munkahelyi készenlét (ügyelet) felső határát — évi 600 óra kereten belül — a felettes szerv vezetője (szakosztályvezető, vásútigazgató) a szakszervezet területi bizottságával egyetértésben határozza meg, mely egyenlőtlenül is megállapítható. *A távközlési- és biztosítóberendezési szakaszokon és a villamos vonalfelügyelőségeken a munkahelyi készenlét havi mértékét évi ezer óra figyelembevételével lehet megállapítani.*

A készenléti szolgálat havi 50 óra lehet

Az idézett új rendelkezés több vonatkozásban eltér a korábbi szabálytól. A készenléti szolgálat évi 600 órás maximuma most csak a munkahelyi készenlétekre (ügyeleti szolgálatra) vonatkozik, s így e korlátozott keret nem foglalja magában a lakáson töltött készenlétek időtartamát.

A készenléti — ügyeleti — szolgálatok minden esetben a dolgozók pihenőidejének tetszés szerinti felhasználását akadályozzák, pihenőidővel történő rendelkezés korlátozását jelentik. *A készenlét ideje alatt bármikor elrendelhető a munkavégzés, tehát a dolgozónak munkára készen kell lennie.*

A lakáson töltött készenlét azonban sokkal kisebb mértékben korlátozza a pihenő- idő tetszés szerinti felhasználását, mint a munkahelyi készenlét. *A dolgozó otthon, családja körében tartózkodhat, apróbb házi munkát is végezhet, tehát idejével sokkal szabadabban rendelkezhet.* Ezért nem határozta meg az új szabály a — lakáson töltött — készenlét keretét.

A munkahelyi készenlét évi 600 órás keretén belül a havi keretek meghatározása az igazgatóságok és területi bizottságok hatáskörébe tartozik. Ha ezek a szervek nem élnek a jogosultsággal, akkor legfeljebb a dolgozó részére a munkahelyi készenléti szolgálat havi 50 órás keretben rendelhető el.

Az évi 600 órás kerettől eltérhet a távközlési és biztosítóberendezési szakasz, valamint a villamos vonalfelügyelőség készenléti kerete. *Amennyiben az igazgatóság a területi bizottsággal úgy intézkedik, akkor havi részletekre évi 1000 órás keretet is felbonthatnak.*

Ez azonban csak lehetőség, s ha valamelyik igazgatóságnál nem élnek vele, vagy nem határozzák meg a havi keretek mértékét ott — mivel nem vették figyelembe az 1000 órás lehetőséget — csak az évi 600 órás — havi 50 órás — keret áll rendelkezésre.

A pályamesterek készenléti díjat kapnak

A készenléti szolgálat havi keretének egyenlőtlen mértékben való megállapítását csak előre lehet meghatározni. *Ha valamelyik hónapra nem állapították meg előre, akkor 50 óra lesz a felső határ, s csak a még hátralevő hónapokra van lehetőség a készenlét egyenlőtlen mértékben történő megállapítására.*

Az idézett rendelkezésből nem tűnik ki, de a többi rendelkezés egybevetéséből megállapítható, hogy az évi 600 órás keretet a pályamesterekre is alkalmazni kell, továbbá, hogy a pályamesterek készenléti szolgálatáért is készenléti díjat kell fizetni. Ezt vonja maga után a korábbi 29. § 4/c. pontjának törlése, amely szerint a pályamesterek túlóráátalányának összegét a készenlétre kiterjedően kellett megállapítani.

Tekintve, hogy a pályamesterek április 1-től túlmunkájukért szabadidőre, vagy díjazásra jogosultak, továbbá, hogy nem vonhatók a 30. § 1/c pontjának rendelkezései körébe (nem a szolgálati főnökség vezetői vagy helyettesei), így a 30 § (2) bek. szerinti készenléti díjat kapnak, melynek összege óránként

— lakáson töltött készenlét esetén az alapbér (rangfokozati plusz munkaköri bér, plusz esetleg rangfokozati bérpótlék) 15 százaléka,

— munkahelyen töltött készenlét esetén az alapbér 50 százaléka.

Dr. Banka József

Tanácskoztak a vasutas jogászok

Az Általános Igazgatási, Jogi és Egészségügyi Szakosztály április 23—24-én rendezte az első országos *„Vasutas Jogásznapok"*-at, amelynek célja a vasutas jogászok szerepének, munkájának értékelése, a közös gondok megvitatása volt.

A megbeszélésen részt vett *dr. Prandler Árpád, a Magyar Jogászszövetség főtitkára, dr. Karáth Ferenc, a KPM Igazgatási főosztályának vezetője, dr. Pethes Imre a vasúti főosztály pártbizottságának titkára és dr. Bék József, a titkárság vezetője.*

Fiatalítani kellene

Dr. Rimóczi László szakosztályvezető ünnepi megnyitója után *dr. Phersy Ferenc*, a jogi osztály vezetője „A vasutas jogászok helyzete, szerepe és feladata" címmel tartott nagy figyelemmel kísért előadást. Előadásában foglalkozott a jogászok életkor szerinti megoszlásával, valamint azzal, hogy milyen feladatok állnak általában és elsősorban a vasutas jogászok előtt. *A jogászok helyzetét csupán helyzetfelmérés szempontjából ismertette, egy reprezentatív felmérés alapján, amelyből az tűnik ki, hogy a vasútnál dolgozó jogászok körében akár jogi beosztásban, akár más munkaterületen dolgoznak, igen nagyfokú az elöregedés.* A vasút területén mintegy 450 jogi képesítésű dolgozó van, amelyből 150 dolgozik jogi beosztásban. A jogászok 36 százaléka 55—60, 33 százaléka 50—54 és 15 százaléka 45—49 év közötti. Tehát az 50 éven felüliek aránya 69 százalék. Hasonló a helyzet a MÁV jogügyi hivatalban is, ahol 34 jogi beosztású dolgozó közül 63 százalék 50 éven felüli, 45 éven felülieklkel együtt az összes dolgozók aránya 80 százalék. Mindez arra figyelmeztet, hogy sürgős intézkedést kell tenni a megfelelő utánpótlás érdekében.

A vasutas jogászok szerepéről és feladatáról szólva rámutatott az előadó arra, hogy a gazdaságirányítás más körülményei között a vasúti jogtanácsosok feladata is növekszik. *A jogi szolgálat a vasútnál sem öncélú. Feladata, hogy megfelelő jogi eszközökkel és szabályzókkal biztosítsa a vasút eredményes és gazdaságos működését.*

Kiemelte, hogy a jogi szolgálatnak nem kis szerepe van a törvényhozás által jóváhagyott közlekedéspolitikai koncepció megvalósításában is. Felhívta a figyelmet a szakmai továbbképzésre, valamint a még ügyvédi-, jogtanácsosi vizsgával nem rendelkezőket ezen képesítés megszerzésére. *Szólt arról is, hogy a jogi szolgálat szakmai színvonalának emelése céljából a vasúti főosztály jogi osztálya előadássorozatokat tart az igazgatóságoknál, melyeket konzultáció követ és ennek pozitív eredményei vannak, mert felhívják a figyelmet a legfontosabb és legaktuálisabb kérdésekre és a helyes gyakorlatra.* Nem kisebb segítség a továbbképzéshez a Magyar Jogászszövetség által évenként indított továbbképző tanfolyam sem és az ezen való részvételt külön kihangsúlyozta.

A vállalati jogászok munkája sokoldalú

Befejezésül foglalkozott előadásában azzal, hogy a vállalati jogász munkájának sokoldalú és széles politikai tartalma van. *Ebből viszont az következik, hogy fokozott megbecsülés jár azoknak a jogászoknak, akik ezt a megtisztelő feladatot ellátják.* Felhívta a figyelmet, hogy a jogászokon múlik, hogy társadalmi megbecsülésük egyre nagyobb mértékben megvalósuljon, ezért tudásuk legjavát kell adniuk, hogy a párt- és kormány politikáját, célkitűzéseinek megvalósítását segítsék és támogassák. A rendelkezésre álló jogi eszközök maximális igénybevételével gondoskodni kell a törvényesség biztosításáról.

A tanácskozáson felszólalt *dr. Prandler Árpád, a Magyar Jogászszövetség főtitkára is*, aki örömmel üdvözölte a kezdeményezést. Szólt a vállalati jogászok megbecsüléséről, a jogászi munka fontosságáról és elismeréséről.

A tanácskozás során több szakmai előadás és hozzászólás hangzott el.

Zárszó előtt *dr. Déry Endre a Magyar Jogászszövetség nevében* igen eredményesnek értékelte a tanácskozáson elhangzottakat és ígéretet tett arra, hogy a szövetséget tájékoztatni fogja a vasutas jogászok követésre méltó tanácskozásáról.

A tanácskozásról könyv készül

A kétnapos tanácskozás eredményeit *dr. Rimóczi László szakosztályvezető* foglalta össze. Hangsúlyozta, hogy a tanácskozás elérte célját. A résztvevők magas szintű előadások során választ kaptak az őket érintő gyakorlati kérdésekre. A hozzászólásokban megnyilvánuló aktivitás is megmutatta, hogy a „Vasutas Jogásznapok" megrendezése szükséges és időszerű volt. A résztvevők megismerték egymás gondjait, problémáit, személyes barátságok szövődtek. *A tanácskozáson elhangzottakat ki-ki a saját munkaterületén alkalmazva hozzájárulhat ahhoz, hogy a technikailag megújuló magyar vasút több, mint 100 éves apparátusában is megújhodás jöjjön létre.* A szakosztályvezető kifejtette, hogy a „Vasutas Jogásznapok"-at a jövőben is hasznos lenne megrendezni, majd megemlítette, hogy a tanácskozás teljes anyagát a 3. szakosztály a későbbiek folyamán könyv alakban megjelenteti.

Dr. Bagi István

Ismét a „Béke" brigád...



(Balogh Lajos felvétele)

A jubileumi évforduló tiszteletére a Törekvés Művelődési Központ „Egy hónap — két könyv" címmel irodalmi vetélkedőt rendezett az Északi Járműjavító szocialista brigádjai részére. *A vetélkedőben részt vett 12 szocialista brigád közül a X. osztály műszerészműhely „Béke" brigádja bizonyult a legjobbnak.* Az a „Béke" brigád, amelyik az elmúlt évben Szolnokon megnyerte a járműjavító üzemek országos ki mit tud versenyét. A „Béke" szocialista brigád tagjainak ezúton is gratulálunk.

III. Vasútorvosi napok

Ebben az évben harmadszor rendezik meg a vasútorvosi napokat abból a célból, hogy a MÁV gyógyító intézetek orvosait közelebb hozzák az úgynevezett alapellátást végző ellenőrző üzemorvosok munkájához.

A gyógyító-megelőző munka fokozott összehangolására elsősorban a balesetvédelemben és a gondozási munkákban van szükség. *Nem kevésbé fontos azonban a dolgozók munkaképességének visszaadása, a rehabilitáció sem. Ennek különös hangsúlyt ad az, hogy a beteggondozás a vasútnál nem volt egységes.*

A III. vasútorvosi napok keretében az előadássorozatot két részletben, tavasszal és ősszel tartják. Május 7-én és 8-án rendezte a MÁV egészségügyi szolgálat a MÁV tüdőgyógyintézet szakmai irányításával azt az előadássorozatot, amely a nem TBC-s eredetű mellkasi megbetegedésekkel és azok gyógyításával foglalkozott. *A programnak az adott aktualitást, hogy a TBC-s megbetegedések száma örvendetesen csökkent és így több figyelmet fordíthatnak a mellkasi szervek egyéb betegségeire.*

A tavaszi előadássorozat keretében kitűnő előadások hangzottak el az idült hörghurut, a tüdőtágulás különböző fajtáinak vizsgálatáról és gyógyításáról. Az ülés második napján a MÁV Tüdőgyógyintézetben rendezett kerekasztal-konferencia után a résztvevők gyakorlati bemutatókon ismerkedtek meg az intézet korszerű kezelési módszereivel, az aerozol-kezeléssel, a légzésfunkciós laboratóriummal.

A III. vasútorvosi napok második részének megtartására novemberben kerül sor. Ennek szakmai irányítását a MÁV Kórház és Központi Rendelőintézet vállalta. Az őszi előadássorozat programjában szerepel a cukorbetegségekről, az ipari ártalmakról, a fekélybetegségekről, a különböző májbetegségekről, a mozgásszervi és érbetegségekről, valamint az üzemi balesetekről szóló előadás.

Vasútforgalmi szakközépiskolák tanárainak találkozója Miskolcon

A szakközépiskolák iránt országszerte évről évre nagyobb az érdeklődés. A szakoktatás néhány területén azonban még problémákkal, nehézségekkel küzdenek. Ezért az országban működő ipari szakközépiskolák igazgatói, tanárai évenként találkozón cserélik ki tapasztalataikat.

Legutóbb Szegeden és Győrött voltak hasonló jellegű találkozások, ebben az évben pedig a miskolci I-es számú ipari szakközépiskola fogadta a Budapestről, Szegedről, Győrből, Debrecenből és Dombóvárról érkezett pedagógusokat. A tapasztalatcsere jellegű kétnapos tanácskozások a napokban értek véget. *Az ország különböző városaiból érkezett nevelők a szakközépiskola vasútforgalmi osztályának tanulóival, tanáraival — és a miskolci vasútigazgatóság képviselőivel találkoztak, akik közül többen az iskola vasúti szaktudományait oktatják.* A vasútforgalmi tagozatos osztályokban a vasúti hivatásra, a jövő korszerű vasútja számára nevelnek utánpótlást.

Az I-es számú ipari szakközépiskola viszonylag fiatal intézmény, mégis, az ország egyik legjobban felszerelt iskolái közé tartozik. *Vasútgépész, vasútforgalmi és postaforgalmi tagozatain kiváló nevelőgárda tanít.* A pedagógusok és a vasúti oktatók az I. E osztályban részt vettek egy bemutató-tanításon, majd nevelési, gyakorlati tapasztalataikról folytattak eszmecserét.

Jogi tanácsadás:

Hetente rendszeres fogadóórák

A szakszervezeti központban megalakult a társadalmi jogügyi bizottság. Ezzel egyidejűleg valamennyi területi bizottságnál egy jogtanácsos beállítására került sor. Ha ez a két mondat talán rövid hírek között jelenik meg, nyilván senki sem figyel fel rá, vagy legfeljebb elintézi egy kézlegyintéssel: van egy újabb bizottság. *Ez azonban egy olyan helyes kezdeményezés, amely vasutas dolgozóinkat közvetlenül érinti.*

A szakszervezet, mint a dolgozók képviseleti- és érdekvédelmi szerve jól tudja, hogy dolgozóik számos olyan egyéni-családi gonddal küzdenek — a munkaügyi kérdésektől az örökösödésig —, melyben a jogban járatos személy útbaigazításra, jogi tanácsra szükségük van.

Ez a felismerés tette szükségessé és indokolttá, többek között a jogügyi bizottság életrehívását és valamennyi területi bizottságnál jogtanácsos alkalmazását. A bizottságban helyetfoglaló magasan képzett jogtanácsosok —, amellett, hogy figyelemmel kísérik a vasúti szerveknél a törvényesség betartását, a munkaügyi döntőbizottságok munkáját, segítik a területi bizottságoknál működő jogtanácsosokat. Sőt egy-egy vasúti csomóponton, az előre meghatározott program szerint, maguk is fogadóórákat tartanak, ahol ingyenes jogi tanácsadással állnak a hozzájuk forduló dolgozók rendelkezésére. *A területi bizottságoknál működő jogtanácsosok pedig hetente rendszeresen tartanak fogadóórákat, amelyek helyét és időpontját a szakszervezeti bizottságok közlik a dolgozókkal.*

A megalakulástól, illetőleg a jogtanácsosok beállításától, a jogi tanácsadás szervezet beindításától rövid idő telt el, s munkájukról még általános értékelést nem adhatunk, de azt örömmel állapíthatjuk meg, hogy a kezdeményezés beváltotta a hozzáfűzött reményeket. A dolgozók egyre inkább igénylik és veszik igénybe a jogi tanácsadást, sőt igen sok esetben jogi képviseletük ellátását is kérik.

A jogi képviselet ellátását azonban csak igen szűkre szabott körben, igen indokolt esetben vállalhatják. Jogtanácsosaink ugyanis nem vállalhatják és egyedül lévén gyakorlatilag sem tudják vállalni az ügyvédi munkaközösség szerepét, s ez nem is a feladatuk. *Feladatuk, mint ez a fentiekből is kitűnik, elsősorban a jogi tanácsadás.* Mindez azonban mit sem von le abból a helyes és időszerű kezdeményezésből, hogy a szakszervezet az ingyenes jogi tanácsadás intézményes megszervezésével is a dolgozók segítségére siet.

dr. B. I.

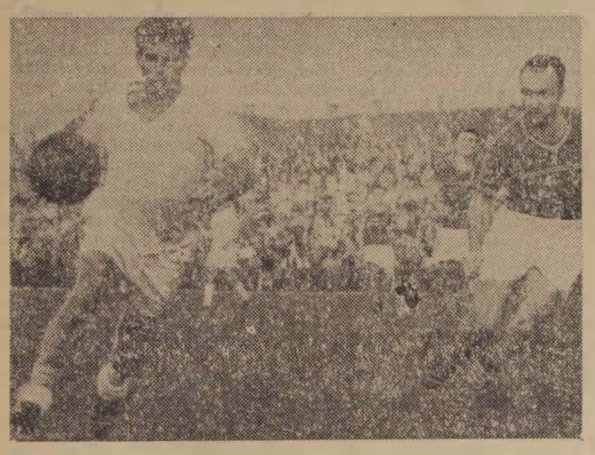


PRESSZÓKÁVÉ, KAKAÓ, HIDEG UDÍTŐ ITALOK, BUFÉÁRUK, CIGARETTA, LEVELEZŐLAP, BÉLYEG.

Az utasok gyors kiszolgálását biztosítják a pályaudvari automaták

MI LETT VELÜK?

Pártmunkás — mérnök — sportvezető



1958... Telt ház a BVSC-pályán. BVSC—MTK 1:1. Rendek igyekszik zavarni Sándor „Csikar" szólóját.

A BVSC Szőnyi úti sporttelepén lassan gyülekeznek az „öregfiúk". Nehéz mérkőzés következik: ellenfél a volt válogatottakat felvonultató Vasas labdarúgócsapata. *Szűcs Lajos, az „öregek" intézője, a BVSC labdarúgó-szakosztályának „mindenese", elmondja, hogy ilyenkor, az idény kezdetén mindig nehezen jön össze a társaság.* A mérkőzés kezdetére megvan ugyan a 11 ember, de sok jó játékos hiányzik a gárdából. *Zalai Lali,* a maga csendes modorában megjegyzi:

— Nem baj, ha tartalékosak is vagyunk, igyekezzetek elöl a *Rendek Pistit* hosszú labdákkal kiugratni, mi hátul pedig majd csak megbirkózunk Radulyékkal.

Középkezdésnél a még ma is igen fiatal *Berendi Pali* átszól a jobb oldalra *Szilágyi II-nek:*

— Jancsi, vigyázzatok Rendekre, mert még mindig nagyon gyors!

Az első csapatban is elkelne

A színvonalas, a labdarúgás minden szépségét felvonultató mérkőzés 4:1-es BVSC-vezetés után igazságos pontosztozkodással végződött. *A sok gólból Rendek Pista is kivette részét.* Az egyik bennfentes BVSC-szurkoló a lelátón megjegyezte: A Pista még a mostani első csapatban is „elkelne".

Úgy látszik, a szurkolók régi kedvencüket még nem felejtették el.

Ezek a dolgok is szóba jöttek, amikor a mérkőzés után a villamos felé ballagtunk. *Tudtuk róla, hogy nagyon elfoglalt ember, arról is értesültünk, hogy jelenleg második diplomája megszerzésén fáradozik, de úgy látszik, hogy még mi is keveset tudtunk eddig erről a nagyszerű sportemberről.*

1955. február 1-e óta vagyok a MÁV Magasépítési Főnökség dolgozója — kezdi a beszélgetést a BVSC régi, NB I-es csapatának egyik oszlopa. — Először a kalkulációs csoportban, majd nem sokkal később technikusként a Landler építésvezetőséghez kerültem. Itt hét évig dolgoztam. *A későbbiek folyamán voltam gépügyi előadó, majd épületgépészeti előkészítő.* 1967-től szakipari és gépészeti főépítésvezetői, majd ez év áprilisától műszaki főcsoportvezetői beosztásban dolgozom.

Szakmai tudásom továbbfejlesztése érdekében 1961-ben, amikor csapatom az NB I-ből kiesett, beíratkoztam a Műszaki Egyetem közlekedésmérnöki karára. *Ennek sikeres elvégzése után letettem a forgalmi és magasépítményi mérnöki vizsgát.* Ekkor már az aktív labdarúgást abbahagytam. 1968-tól pedig a Műszaki Egyetem gazdasági mérnöki karára íratkoztam be, amelynek jelenleg utolsó féléves hallgatója vagyok. Ez annnyit jelentett, hogy a hat év alatt félévenként 6—7 vizsgát kellett letennem.

A tagság bizalmából...

A csendes, halkszavú Rendek István csak annyit jegyez meg ezzel a maratoni tanulással kapcsolatban, hogy a nagy szakismeretet igénylő munkakörök ezt megkövetelték.

Ennyi jó emberi tulajdonság birtokában nem lehet csodálkozni azon, hogy az 1966. évi pártválasztások alkalmával munkahelyén a jelölő bizottság őt is felkereste, elbeszélgetett vele: vállalna-e funkciót a pártvezetőségben? A válasz méltó volt Rendek Istvánhoz: *amennyiben a tagság bizalma kíséri, igyekezik ennek megfelelni.* Pedig akkor ő már tudta, mire vállalkozik. Az előző hétfagú vezetőségből mindössze kettőt választottak újra, mert a többiek munkájával sem a tagság, sem a kerületi pártbizottság nem volt elégedett. Így lett Rendek István a MÁV Magasépítési Főnökség párttitkára. E munkájának méltatásánál csak egy statisztikai adatot említünk meg: az 1966-os választásnál 13 ellenszavazatot kapott, 1968-ban pedig egyet sem.

Rendek Istvánról kialakítandó teljes kép érdekében el kell még mondanunk egy-két „apróságot". 1960-ban labdarúgó segédoktatói, majd 1968-ban oktatói képesítést szerzett. 1967-től a BVSC egyik ifjúsági csapatánál fejtett ki eredményes edzői tevékenységet. *Ez évben minden szabad percét lefoglalja a tanulás és oktatói munkát nem végez. de amikor felkérték, örömmel vállalta el a labdarúgó-szakosztály vezetését.*

A családnak is jut idő

A sablonos kérdéseket be sem várva, magától mondja:

— A hallatlan szívósságot, amelyet minden munkám megkövetel, a sportnak köszönhetem. A munka helyes megszervezése, munkatársaim legmesszebbmenő segítsége és a pártvezetőségben folyó kollektív munka teszi lehetővé, hogy ennyi mindenre futja az időből. *Nem vitás, hogy az eddiginél jóval többet szeretnék utazni, látni feleségemmel és 13 éves Zsuzsi lányommal.* Az aktív labdarúgókorban ugyan rendkívüli sokat utazgattam, de az az ismeretszerzés messze elmarad azoktól a lehetőségektől, amelyet a „civil" helyzet ad.

Na és a futball? Erre azt válaszolja:

— Nem szeretnék kiöregedni az old-boy csapatból.

Úgy gondoljuk, erre egyhamar nem is kerül sor. Rendek István ez év decemberében lesz 40 éves.

Sz. Tóth András

Sport- és kultúrdelegáció Olaszországban

A Székesfehérvári MÁV Előre labdarúgócsapata sikeresen szerepelt Olaszországban

Az Olasz Általános Munkásszövetség mehgívására a magyar sport és kulturális delegáció egy hetet töltött az Adriai tenger partján levő festőien szép Anconában.

A delegáció vezetője Kellner István, a szakszervezet kultúrnevelési osztályának vezetője volt. Tagjai: Balogh István, a SZOT kultúrosztály munkatársa, Borsai Ferenc, Fejér megyei SZMT-titkár, Vándor Kálmán, a Népszava munkatársa és a Székesfehérvári MÁV Előre NB I B-s labdarúgócsapata.

Az olasz Általános Munkásszövetség sport- és kultúrünnepélyén részt vett még Jugoszlávia, Görögország és Franciaország küldöttsége is. A sportprogramban egy négyes labdarúgótorna szerepelt, amelyet a székesfehérváriak nyertek meg. Az első mérkőzésen a Jézi Mezőgazdasági Gépgyár csapatát 4:2-re győzték le. s a döntőben a jugoszláviai Split-i Hajógyár ellen 1:1-es döntetlent értek ugyan el, de a székesfehérváriak jobb 11-es rúgóknak bizonyultak, s ezzel szerezték meg az értékes ezüst serleget.

A küldöttség tagjai ott tartózkodásuk során ellátogattak Riminibe, Ricconéba és Raffaeloó szülővárosába, Urbinóba is.

Nemzetközi vasutas asztalitenisz-bajnokság Szarajevóban

Vasutas asztaliteniszezőink sikerrel szerepeltek a jugoszláviai Sarajevóban megtartott VIII. nemzetközi vasutas férfi, illetve a IV. nemzetközi vasutas női asztalitenisz bajnokságon, amelyen még a Szovjetunió, Románia, NDK és Csehszlovákia csapata szerepelt. *A csapatversenyt és vándorserleget kitűnő játékkal Rózsás Péter, Harangi Géza, Juhász József és Kovács Ferenc, a BVSC sportolói nyerték meg.*

A női csapatunknak már nem volt ilyen szerencséje, mert a győztes Szovjetunió csapata után csak a negyedik helyen végeztek. A férfi egyéniben Csehszlovákia mögött Rózsás és Juhos került a második, illetőleg a harmadik helyre. *Férfi párosban pedig Rózsás és Harangi vitte el a pálmát.*

dr. Horváth Ambrus

Időben gondoskodjunk a téli tüzelőről

Az 1969/70-es tél tüzelőanyag-ellátásának kellemetlen tapasztalatait a saját bőrükön érezték azok, akik nem gondoskodtak időben a tüzelőanyagról.

Legyünk előrelátóak, s már most készüljünk fel az 1970/71. évi tüzelési idényre! *A MÁV-dolgozók és nyugdíjasok háztartási tüzelőanyag-ellátása 1970. január 2-án megkezdődött. A részletfizetésre jegyzett tüzelőutalványok már az igénylőjogosultak birtokában vannak és a készpénzes tüzelőjegyeket is meg lehet vásárolni.* Minden dolgozó számára biztosítva van, hogy a részletfizetéses, vagy a készpénzfizetéses utalvány ellenében a tüzelőanyagot megkapja.

Nem szabad megfeledkezni arról, hogy a bányászat egyenletes termelését követni kell az egyenletes felvásárlásnak, s főképpen tudni kell azt is, hogy nincs megfelelő, nagy mennyiséget befogadó tárolóhelyük a tüzelőanyagot értékesítő szerveknek. *Ezért szükséges, hogy az igénylőjogosultak minél előbb jelentkezzenek a kiszolgálóhelyeken.*

Külön felhívjuk az igénylőjogosultak figyelmét arra, hogy a részletfizetéses tüzelőanyagokat Budapesten a Tüzelőanyag Házhozszállítási Főnökségnél 1970. július 31-ig, egyéb helyeken pedig 1970. augusztus 31-ig lehet beváltani, illetve leadni. *Határidőn túl részletfizetéses tüzelőutalványt nem lehet beváltani!*

Pogács Rózsa

A szocialista brigádokban jól érzik magukat

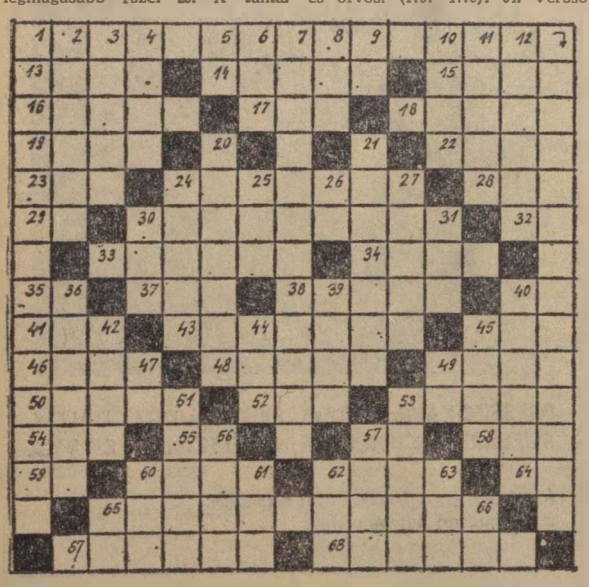
Több, mint 450 dolgozó kapta meg május elseje alkalmával a MÁV magasépítési főnökségétől a szocialista brigádmozgalomban előző évben kiérdemelt kitüntetést. Azoknak a dolgozóknak, akik a főnökség létszámából korábban kiléptek, a kiérdemelt okleveleket, jelvényeket egy kedves levél kíséretében elküldték.

Figyelmet érdemel az a tény, hogy amíg a főnökségnél 1969-ben a kilépettek száma meghaladta a 600 főt, addig a szocialista brigádmozgalomban aktívan résztvettek közül csak elenyésző kisebbség, összesen 9 fő távozott.

A számok azt bizonyítják, hogy a jól szervezett szocialista brigádok önmagukban is fékjei lehetnek az indokolatlan munkaerővándorlásnak. De mutatják a számok azt is, hogy a szocialista brigádokban helyet, munkát és barátokat találó egykori „vándormadarak" feladják vándorlási kedvüket.

Bánkuti László

KERESZTREJTVÉNY



Vízszintes: 1. **A balesetmentes közlekedést nagymértékben fogja elősegíteni. (Folytatása a 7. függőlegesben.)** 13. Vissza: Velence tengeri fürdője. 14. Attila magyarosabb alakja. 15. Éneklő madár. 16. Francia város. 17. A Duna mellékfolyója. 18. Az Atlanti Óceán melléktengere. 19. Laza törmelékkőzet. 22. Vajon Magyar Államvasutak? 23 Mutatószó. 24. Élőslő rovar (görög). 28. A ló testének legmagasabb rsze. 29. A tantal vegyjele. 30. Pontos idő közlése. 32. Igekötő. 33. Európai pénz névelővel (ék. hiány). 34. Erdei állatok. 35. A Balaton is ez. 37. Banán közepe. 38. ... idész, görög tragédiaíró. 40. Anno domini. 41. Három, oroszul. 43. Választott tisztségviselő. 45. Férfinév. 46. A Nagy-Szunda szigetek egyike. 48. Vidám virgonc. 49. Lop. 50. Termése fűszer, olaja orvosság. 52. Régi ósdi. 53. Svéd természettudós és orvos. (1707—1778). 54. Versosorok összecsengése. 55. Kettőzve, cukormárka. 57. Hegelégel. 58. Péter földet forgat. 59. A mai napon. 60. Hóhér. 62. Közelkeleti állam. 64. Enelidő hang, de csak mostanában. 65. A vasúti sorompók kezelésére szolgál. 67. Európai főváros. 68. Olasz tartomány. (Puglia).

Függőleges: 1. Vasúti kocsi. 2. Kellemetlen következménye. 3. Tündér a görög mitológiában. 4. ... iacta est, a kocka el van vetve. 5. Igekötő. 6. Győri sportegyesület. 8. Tüzet lokalizál. 9. Mint 32. vízszintes. 10. Elektromosság. 11. Keserv. 12. A gótika francia elnevezése. 20. Bírság, bánatpénz, névelővel. 21. Színészkedők, nagyképűek. 24 Ritka női név. 25. Ősi fegyvere. 26. Állati lakhely. 27. Leesik. 30. Regényét Gárdonyi írta meg. 31. Az elején seper! 36. Dél-francia terület. 39. Megelégelni. 40. Héber: uram. 42. Római 4 és 999. 44. Utó ellentéte 45. Férfinév. 47. Névelő. 49. O. I. 51. ... Tamás (1844—1908) esztétikus, műtörténeti író. 53. Keverve, tanul. 56. Görögkeleti szentkép. 57. Visszsa: dél-amerikai ország. 60. Szeszes ital. 61. Védelmezve. 62. A Tisza mellékfolyója. 63. Keletkezik, felkel. 65. Vívó teszi. 66. Kérdő névmás.

Beküldendő: vízszintes 1. és folytatásaként a függőleges 7. **Beküldési határidő:** június 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Állomások körzetesítése. Forgalom közútra terelése.

Egy-egy könyvet nyertek az 1970. évi 8. számunkban megjelent keresztrejtvény helyes megmegfejtéséért: Takács Zoltán. Opályi. Bajcsy Zs. út 19. Petyán Sándorné. Pilis. Kárpát utca 1. Novák Ferencné. Kazincbarcika. Építők u. 16. II. Házi József rakt. Gödöllő állomás. özv. Takács Imréné. Békés, I., Fáy A. u. 8. C—II. 6.

HÍREK

— *Érdekes vállalást tett Lőkösháza* állomás aranykoszocus szocialista brigádjának két tagja: Kotroczó II. József és Baranyi József kocsiátvevők. Vállalták, hogy a kiürült üres kocsik rakományainak rögzítését szolgáló faékeket összegyűjtik és újabb felhasználásra előkészítik. Az ezredik rögzítő összegyűjtésével mintegy 16 ezer forint megtakarítást értek el.

— *Tiltakozó táviratot adtak fel az USA magyarországi nagykövetségének címére a debreceni járműjavítóban rendezett békegyűlés résztvevői, melyben egyhangúlag elítélték az Amerikai Egyesült Államok újabb délkelet-ázsiai agresszióját.*

Lakáscsere

— *A Landler Jenő Járműjavító Üzem kertészete mellett* (Újpest, IV. ker.) lévő olcsó bérű 2 szoba komfortos, külön álló, kertes szolgálati lakásomat sürgősen elcserélném hasonlóra belterületen. Érdeklődni lehet: Lóczi János, 19—20, vagy 133—255.

— *Elcserélném* 2 szoba komfortos szolgálati lakásomat nagyobbra. Cím: Bp., VIII., Kerepesi út 5. V. épület. Érdeklődni lehet: naponta 8—10 és 16—20 óra között a 339—075-ös telefonon.

A szerkesztőség üzeni

Volosinovszki János, Gál András, Marosán Pál Debrecen; Pácz József Lőkösháza; Kiss Lajos Alsóőrs; Pál István, Kozma Zoltán Miskolc: Boldizsár Gyula Békéscsaba; Szűcs Ferenc Hatvan; Gazsai Lajos Szeged: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Szilágyi Árpád Miskolc, Markos József Zalaegerszeg, Bódogh Mihály Dombóvár, Szűk Győző Ond: **Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.**

FELHÍVÁS

Zomborban (Sombor, Jugoszlávia) 1941—1944-ig szolgálatot teljesítők Budapesten szervezendő baráti összejövetel céljából lakcímüket, vagy szolgálati helyeiket az alábbi címre közöljék: *Barna László Szegedi MÁV Igazgatóság, III. forg. osztály.*

A Hivatalos Lapból

A Hivatalos Lapból a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket:

17. számból: 105 641/1970. 1. D. A MÁV-nál levő párt- és tömegszervezetek tisztségviselői és alkalmazottai részesedéséről.

Tájékoztató a gazdasági mérnöki továbbképzésről.

18. számból: 106 841/1970. AEI. A. Selejtezett kocsiszekrények értékesítésének újabb szabályozása.

19. számból: 107 096/1970. Villamos Vonalfelügyelőség szervezése Szajolon.

106 797/1970. 3. C. Elektromos eredetű balesetek bejelentésének újból szabályozása.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
Budapest VI., Benczúr utca 41.
Telefon városi: 229—872,
Üzemi: 19—77
Kiadja és terjeszti a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest VII., Rákóczi út 54.
Telefon: 224—619
Felelős kiadó: Gábor Márton, a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszám: 75.915.001—46
Szikra Lapnyomda

FEGYELEM



— *Várjunk! Ha kigombolja az egyenruháját, jobban megdorgálhatjuk...*

BELVÍZ



(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XIV. ÉVFOLYAM, 11. SZÁM Ára 40 fillér 1970. JÚNIUS 3.

Konténervonatok Budapest és Rostock között

Expressz tehervonatok öt fővonalon

Mint ismeretes, a MÁV-nak 1970-ben mintegy 111 millió tonna árut kell elszállítania. Az áruszállítás volumene a múlt évihez viszonyítva nem emelkedik, annál inkább a minőségi követelmények. A tehervonatok menetrendjét — a legfontosabb fővonalak korszerűsítésében, valamint a villamos- és Diesel-vontatás kiterjesztésében elért eredményeket is figyelembe véve — alakították ki.

Az áruszállításban — elsősorban a nemzetközi forgalomban — újdonságnak számít a TEC-hálózat (Transeuróp Combinierverkehr) létrehozása. Ezt a hálózatot az európai vasutak a transzkonténer és a kombinált közút-vasúti forgalom meggyorsítása céljából hozták létre. *A MÁV, akárcsak annak idején a TEEM-hez, a TEC-hálózathoz is azonnal csatlakozott és megfelelő összeköttetéseket épített ki a vonalainkon feladásra kerülő, illetőleg a vonalainkra rendelt transzkonténer küldemények gyors biztosítása érdekében.* Hazánk számára igen kedvező és meglehetősen gyors összeköttetés létesült Budapest—Rostock, Budapest—Hamburg, továbbá Budapest és Anglia között mind a belga, mind a holland tengeri kikötőkön át. A szomszédos országok közül Jugoszláviával két adria-tengeri kikötő, Koper és Ploce, Romániával pedig Constanta között létesült konténerforgalom.

A transzkonténer-forgalomban a legnagyobb igény Budapest és Rostock között várható. Éppen ezért ebben a viszonylatban zárt konténervonatok közlekedtetését tervezik.

A TEC-hálózathoz csatlakozott vasutak egyébként elhatározták, hogy a transzkonténer-küldeményeket és a közúti járműveket, amelyeket kombinált forgalomban adnak fel, zárt konténer-, vagy TEEM-vonatokkal a lehető leggyorsabban továbbítják. Ha ilyen vonatok nem állnak rendelkezésre, ezeket a küldeményeket mindenképpen gyorstehervonatokkal kell elszállítani.

A rakott és üres transzkonténer-küldemények továbbítását a MÁV is a fentiek szellemében szervezte meg. A cél az, hogy az így feladott áru minél előbb eljusson rendeltetési helyére. *Itt jegyezzük meg, hogy a nemzetközi transzkonténer-forgalomra — az új menetrendi időszaktól kezdve — külön TEC-menetrendet adnak ki, amely magában foglalja az Európára vonatkozó transzkonténer- és a közút-vasúti kombinált forgalomban feladásra kerülő küldemények gyors továbbítását biztosító összeköttetéseket.*

A transzkonténer-forgalom bevezetése ellenére is tovább bővül és mint az a menetrendből kitűnik, gyorsul a nemzetközi forgalomban közlekedő expressztehervonatok forgalma. *Például a Budapest—Stockholm között közlekedő TEEM-vnat, a 2094 km hosszú távolságot 47 és fél óra alatt teszi meg.* Az NDK-ba feladásra kerülő és gyors továbbítást igénylő export áruk szállítására, a stockholmi rendeltetésű vonat mellett, további három TEEM-összeköttetés áll rendelkezésre. Ezeknek a vonatoknak a menettartama Budapest és Bad Schandau között 17 és fél óra. A Budapest—Ferencvárosból Münchenbe közlekedő expressz tehervonat is 17 óra alatt teszi meg az utat.

Hazánk exportjának vasúton történő gyors továbbítása mellett, az importnak is hasonló összeköttetést biztosít az új menetrend.

Svédországból például két TEEM-vonat-összeköttetésünk is van. A nyugati országok vonalain közlekedő expressz tehervonatokhoz pedig gyorstehervonati összeköttetés létesült.

A forgalmi igényeknek megfelelően kitűnő összeköttetést biztosít a menetrend a Rijeka rendeltetésű, illetőleg onnan hazánkba, valamint a vonalainkon keresztül menő tranzit részére. Ugyancsak kedvezően alakul a Murakeresztúr határátmenetben Olaszországba rendelt élő és egyéb exportküldeményeket továbbító gyorstehervonat közlekedése.

Közismert, hogy a tranzitforgalom jelentős valutabevételt eredményez a MÁV-nak, illetve az országnak. *Ezért nem mindegy: hogyan használjuk ki földrajzi adottságainkat. Az új menetrendben a tranzitforgalom gyorsítása céljából két-két TEEM-vonat közlekedik Curtici—München és Curtici—Bad Schandau között.* Egy új expressz tehervonat pedig a romániai Szatmárnémetiből Biharkeresztesen át ugyancsak Bad Schandauig.

Bulgáriából Jugoszlávián át Budapestig közlekedik TEEM-vonat, amelynek közvetlen csatlakozása van a nyugati országokba induló expressz tehervonatokhoz.

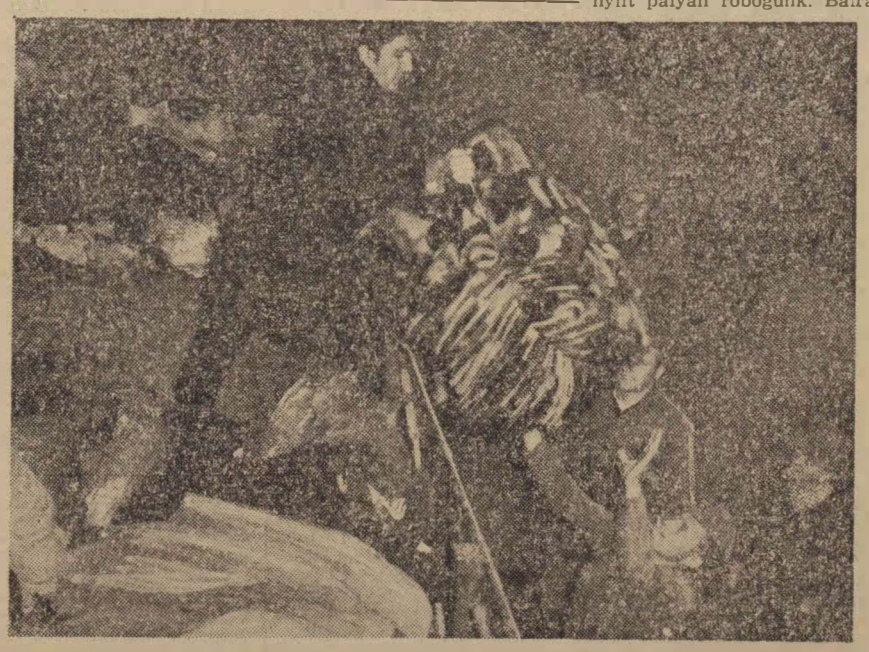
Az igényeknek megfelelően a belföldi forgalomban is tovább bővül a zöldség- és gyümölcsféléket továbbító expressz tehervonatok száma. Az új menetrendben út fővonalon, *Nagykanizsa—Budapest, Szeged—Kiskundorozsma—Szatymaz—Kiskunfélegyháza—Budapest, Kecskemét—Nagykőrös—Budapest, Szentes—Budapest és Füzesabony—Kál-Kápolna—Vámosgyörk—Budapest* viszonylatban közlekednek gyorsjáratú expressz tehervonatok. Valamennyi ilyen vonat a késő esti órákban, 21—23 óra között indul a berakó állomásról és éjjel 1 óra körül érkezik Budapest—Ferencvárosba. Menetrendszerű alapsebességük 70—80 km/óra lesz és útközben csak néhány fontosabb állomáson állnak meg.

Örvendetes az is, hogy valamennyi fővonalunkon nagymértékben növekszik, a vidéki csomópontokról Budapestre közlekedő gyorstehervonatok menetrendszerű alapsegessége, valamint utazási sebessége.

A műszaki sebesség növelésével és a tartózkodások csökkentésével lehetővé vált, hogy a végállomásokról a korábbinál későbbi időpontban induló gyorstehervonatok változatlan időben érkeznek meg Ferencvárosba. Ez az intézkedés a fuvaroztatóknak több időt biztosít a rakodásra. A menetrend kialakításánál tekintettel voltak arra is, hogy a fuvaroztatók a rakott és üres kocsik többségét a nappali órákban kapják meg. Ezek a szempontok érvényesülnek az irány- és közvetlen tehervonatok menetrendjében és a vonatközlekedési tervben egyaránt.

A tehervonatok 1970—1971. évi menetrendjében, mint azt a tények is bizonyítják, a korábbi évekhez viszonyítva figyelemre méltó változások történtek. A legszembetűnőbb az a törekvés, amely az áruszállítás gyorsítása, a fuvaroztatók jobb kiszolgálása érdekében történik. Természetesen a menetrend önmagában még nem oldja meg a vasút előtt álló szállítási feladatokat. De betartásával, a pontos és gyors közlekedés megteremtésével nagyot léphetünk előre a sikerhez vezető úton.

V. F.

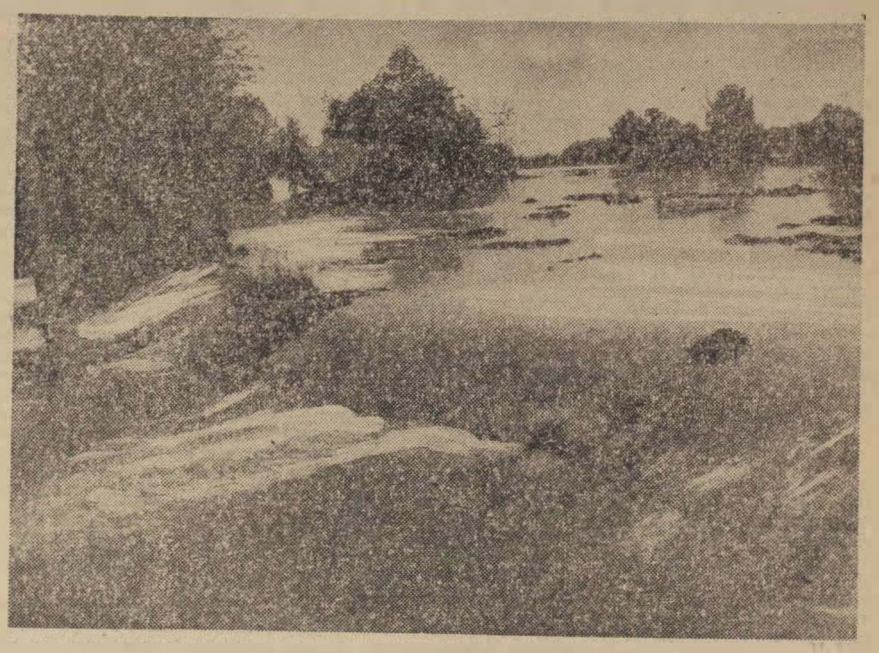


Segít az ország. Gyűlnek az adományok a Vöröskereszt raktárában, ahonnan teherautón szállítják azokat az árvízsújtotta területekre. Képünkön takarót és ruhaneműt raknak le Kisar községben.

(MTI Foto felvétele)

Az egész ország segít

- *Felmérni is nehéz az árvíz okozta károkat*
- *A vasutasok derekasan helytállnak*



Hömpölyögve zúg a szennyes ár a Szamos völgyében.
(MTI Foto Bara István felvétele)

Mátészalkáról máskor három irányba indulnak vonatok; a Kraszna, Szamos, Túr folyók vidékére. A három vonal közül most csak egy — a nagyecsed-ágerdőmajori — járható, bár sok pályarészen csak 5 kilométeres sebességgel. De megy a vonat — és ezekben a kritikus napokban — ez nagyon nagy szó!

Csenger és Fehérgyarmat-Zajta felé autóbuszra szállnak át az utasok. Csak azok mehetnek persze, akiknek igazolásuk van az oltásról. *A vasútegészségügyi szolgálat orvosai — Záhonyból, Debrecenből is — itt, helyben oltanak.*

A pályafenntartási főnökség IV-es és VI-os szakaszának irodájában a reggeli eligazítást tartja *Kovács Gusztáv* műszaki intéző, a főnökség vezetője. A forgalmi dolgozókkal már megbeszélték, hogy egy anyagvonat huszonkét vagonnal azonnal homokot visz a csengeri vonalra. *Ha minden jól megy, a héten ott már megindul a forgalom.* Ám a zajtai vonalon sokkal súlyosabb a helyzet: felmérni is nehéz az árvíz okozta károkat.

Indulás „felderítésre"

Képes Gábor mérnök egy vágánygépkocsival most indul „felderítésre". *A kis járművet a debreceniek adták kölcsön Kiss Jánossal, a vágánygépkocsi vezetőjével együtt, mert a szalkaiak ugyanilyen sínautója a vízben rekedt.* A mérnök egy fiatal pályamunkást, az egy éve itt dolgozó Kovács Imrét is magával viszi. Ennél az utazásnál szükség lehet az emberi erőre is.

— Ha nem fél a hullámvasúton — fordul hozzám *Képes Gábor* —, eljöhet velünk. De gondolja meg, hiszen nincs gumicsizmája sem...

Néhány perc múlva már a nyílt pályán robogunk. Balra, az országúton katonai járművek és az AKÖV teherautói jönnek-mennek. *Élelmet, ingóságot, embereket szállítanak. Látunk egy mentőautót is. Éppen lassitania kell a vele szemben jövő tehenek miatt.*

— Már hajtják visszafelé az állatokat...

Szalkától öt kilométerre, Kocsord alatt, szemünk elé tárul a tenger.

— Ez a Kraszna árterülete...

A folyó hídján áthaladva érjük el a falu házait. Itt nincs semmi baj. Kocsord-elágazásnál teher-vágánygépkocsis szerelvénnyel találkozunk. Munkásai a csengeri vasútvonal helyreállításán dolgoznak. ... i Zajta felé kanyarodunk.

De nyomban meg kell állnunk: az árvízvédelem Szolnokról idevezényelt gépészei a nagyteljesítményű szivattyú csöveit a vágányok fölött vezették át. Amíg szabaddá teszik az utat, visszagyalogolunk Kocsord-elágazás forgalmi irodájába.

Tönkrement vasútvonalak

A szolgálattevő: *Bíró Bálint intéző, Mátészalkáról kerékpáron jár ide.* Tartalékosként helyettesíti *Sallai Zoltánt*, aki az árvíz óta még életjelt sem adott magáról. *Falujában, a teljesen elöntött Tunyogmatolcson, senki sem tudja, hová lett. Kiss Béla, aki szintén odavalósi, már bejár dolgozni. A három váltóőr közül Czubor Miklósról sincs semmi hír. Csak annyit tudnak róla, hogy a házuk elpusztult.*

Szabad az út, indulhatunk tovább. Most már csak lépésben, mert sok helyen nincs ágyazat — sőt föld sem — a sínek alatt. A mérnök jegyzeget a szelvények számát. Sínautónk le-föl bukdácsol, s jobbra-balra dülöngél. Több helyről a talpfák is elúsztak, alattunk mélység tátong. Ezeken a helyeken kötéltáncos mutatványához hasonlít, amint a vágánygépkocsi „átballag" a szakadékokon. A pusztító ár az országút aszfaltját is felszaggatta. *Két méternél magasabb víz hömpölygött rajta keresztül.* A menekülő gépkocsik vagy az árokba csúsztak és ott maradtak, vagy felkapaszkodtak a vasútra. Ez persze csak a legnagyobb, legerősebb katonai járműveknek sikerülhetett.

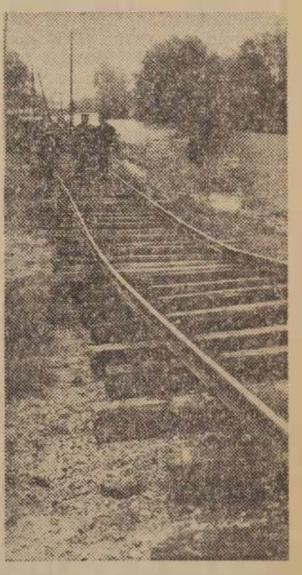
— Az utolsó vonat május 15-én este haladt át itt. Egy külön e célból közlekedő személyvonat, két motorral előfogatolva, kihozta a menekülő lakosságot, ugyanakkor egy üres tehervonatot is küldött Mátészalka az állatokért. *Még sikerült megrakni a vagonokat, ám visszajönni már nem tudtak.* A pályát tönkretette az ár. A vonat rakománya azonban biztonságban volt, mert a szerelvényt feltolták a pálya legmagasabb pontjára, s a vagonokat már nem érte el a víz.

A vágánygépkocsi megáll. *A pálya már a kis járművet sem bírja. A girbe-görbe sinekről bármelyik pillanatban leeshetünk. A jármű súlya lehet vagy négy és fél tonna.*

A Holt-Szamos könyökénél vagyunk, az úgynevezett Szilaskanyarnál.

— Ott jön a Szitakötő — mutat hirtelen a gépkocsivezető Tunyogmatolcs irányába. Csakugyan, közeledik egy Pannónia-motoros pályamesteri hajtóka. Vezetője, aki Piros Berci néven mutatkozik be, eljött „lélekvesztőjével" a mérnökért.

Munkában az operatív bizottság



A pályafenntartási szakemberek az ár elvonulása után megkezdték a károk felmérését.

Búcsúzás után sínautónkkal visszafordulunk, majd Kocsordon ismét anyagvonattal „keresztezünk". Viszi a homokot Csenger felé...

Az árvíz sújtotta területen dolgozik a MÁV debreceni igazgatósága és a szakszervezet által létrehozott és Mátészalkára telepített operatív bizottság. Ennek munkáját *Dévényi Gyula*, az igazgatóság I. osztályának vezetője irányítja. A bizottság tagjai: *Orgován László*, a vasutasszakszervezet területi bizottsága részéről, *dr. Szabó Emil* főorvos, *Komáromi István*, a forgalmi szakszolgálat üzemmérnöke és *Papp Sándor* munkavédelmi szakmérnök. Az árvízzel sújtott terület bejárásakor elkísérte a bizottságot *Pongrácz Antal* főintéző, Mátészalka állomásfőnöke is. A közúti gépkocsin megtett útról és az annak nyomán tett intézkedésekről

(Folytatás az 5. oldalon)

Klub, változatos programmal

AHOL SZÍVESEN SZÓRAKOZNAK A FERENCVÁROSI VASUTASOK

A belváros felől ugyan nehezen közelíthető meg, de kétségtelen, hogy a IX., Péceli út 2. szám alatt központi helyen található a ferencvárosi vasutasok művelődési klubja. Földszintes épületét, háromszáz nézőt befogadó színháztermét a tél folyamán tatarozták, s az intézmény március 19. óta ismét kicsinosítva, új berendezéssel várja a környék lakóit, a csomópont dolgozóit.

A központi elhelyezkedés központi feladatokat is jelent, a rendezvények sokaságát, hiszen kilenc főnökség több, mint négyezer-ötszáz dolgozójának klubjáról van szó.

Változatos, gazdag program

— Nem sok sikerrel biztattak, amikor két éve ide kerültem — mondta Balázs Ákosné, klubvezető. — Sokan azzal biztattak, hogy itt bizony nem sok dolgom lesz, mert a klub nem nagyon vonzza az embereket. A vasutasok nem nagyon érnek rá szórakozni... De azt is mondták, ha segítség kell, csak szóljak, szívesen támogatják a klubot.

A változatos, gazdag program, Balázsné teleírt előjegyzési naptára, rendezvényeik látogatottsága mind arról tanúskodik, hogy a klubvezető, ez a vékony, törékeny fiatalasszony nem hiába kopogtatott az illetékesek ajtaján. Türelemmel, de szívós következetességgel dolgozott azon, hogy a klub betöltse hivatását a csomóponton, megváltozzék róla az emberek véleménye.

— Eddig bármelyik főnökséghez fordultam, mindegyik segített — mondta mintegy a tapasztalatait összegezve *Balázs Ákosné.* — Elértük, hogy ma már a csomópont mozgalmi vezetőinek közreműködésével készül a klub programja. Szerény keretek között. de anyagilag is támogatják a klub működését és nagyon tevékenyen részt vesznek a rendezvények lebonyolításában.

A klub működésének fontos területe a könyvtár. A tizenkétezer kötetes góckönyvtárukhoz 18 letéti könyvtár tartozik, megannyi lelkes könyvpropagandistával. *Az állomáson Görög Imre, a vontatásnál Rádó Mihály, a vasútőrségnél Szalmási Sándor, a pályafenntartásnál Madarász István és Kiss József különösen sokat tesz azért, hogy mind több vasutas dolgozó legyen a könyvtár rendszeres olvasója.* Bár a rendszeres olvasók száma már meghaladja a félezret, a könyvtár propagandistái jól tudják, hogy ez kevés. Most azt szervezik, hogy a szocialista brigádok minden tagja a könyvtár olvasója is legyen. Elsősorban a részükre készítették el „25 éve történt" címmel a felszabadulás történetével kapcsolatos irodalom ajánló bibliográfiáját. Értékes segítséget jelentett ez a felszabadulási szellemi vetélkedőn részt vett szocialista brigádok felkészüléséhez.

Hivatásos művészek is fellépnek

Ahogy a könyvtári munkában keresik az új módszereket, ugyanezt teszik az ismeretterjesztés területén is. A csomóponton sok a fiatal, akiket nehéz volna iskolás módon leültetni egy-egy előadás meghallgatására. A „magnós klubest", ahol nagy írók, művészek munkásságát ismertetik, nem ilyen. Az „ifjúsági filmszemináriumon" szórakoztató játékot jelent a szellemi totó, de még a műsoros táncesteken is, ahol a kitűnő Victors együttes játszik — s a zeneszámok között elhangzik egy-egy szép vers, rövid elbeszélés.

Rangot is ad a ferencvárosiak klubjának az, hogy önálló szórakoztató rendezvényeiken ,irodalmi műsoraikon, vidám estjeiken hivatásos, neves művészek szerepelnek. A Lenin-centenárium alkalmával rendezett ünnepi estjük sikere további művészi műsorok megvalósítására is bátorított adott.

Lelkes segítőtársak

Játéktermük és az olvasóterem a klubélet szintere. *A játékklubnak, ahol rex- és biliárdasztal, sakk- és kártyajáték, de még rulett is található, mintegy kétszáz rendszeres látogatója van.* Féléves program alapján működik az 55 tagot számláló nyugdíjasok klubja. S a klubélet, a látogatottság további fellendülését ígéri, hogy kisvendéglővé alakult át az eddigi büfé, ahol (harmadosztályú áron) meg is vacsorázhatnak a klub vendégei.

A klubvezető legfőbb segítőtársai: *Regős János, Pék Gabriella* és a többiek, a csomóponti KISZ-bizottság lelkes vezetői, akik ott vannak csaknem valamennyi rendezvényen és mindent megtesznek azért, hogy a vasutas fiatalok a kulturált szórakozás örömeit találják meg művelődési klubban.

S *Balázs Ákosnét*, a klub örökmozgó vezetőjét és „mindenesét" újabb szép, érdekes tervek megvalósítása foglalkoztatja.

— Most készítjük elő — mondta — a pinceklubunk megnyitását. Felkészülünk arra is, hogy ősztől művelődési klubunk adjon otthont a csomóponton a dolgozók általános iskolájának és a gimnázium kihelyezett osztályainak

L. J.

A vasutasszakszervezet 25 éves történetéből

VIII.

A III. kongresszust követő idő bérügyi intézkedéseit tekintve a szakszervezet legfőbb törekvése az volt, hogy a vasutasok és a többi tárcák dolgozói között levő túlzott fizetési különbségek megszüntetését elérjék, erre az illetékesek figyelmét felhívják. Az ebbeli törekvést különösen az SZKP XX. kongresszusa után kísérte némi siker. Először a pályafenntartási és az építőipari dolgozók béremelését sikerült keresztülvinni.

1954. augusztus 1-én megtörtént az alkalmazotti bérrendszer bevezetése a vasúton is. Ez az intézkedés 87 668 dolgozót érintett. *Ezt megelőzően 1954 első negyedében megszűnt a munkaköri bértáblázat időbéres és teljesítménybéres bértételei közötti különbség, amely 52 000 dolgozót érintett.* 1955. február 1-én megszűnt a fizikai dolgozóknál a régóta sérelmezett második területi bércsoport.

A PÁLYAFENNTARTÁSNÁL ÖTNAPOS MUNKAHÉT

1955. május 1-én került bevezetésre az utazószemélyzetnél a kilométerpénzes rendszer, amely az előzőnél jobban serkentett a menetrend betartására. 1956. augusztus 1-én került sor a személypénztárosok és a pénztárosok régi jogos sérelmét orvosló mankópénzek első ízbeni kifizetésére.

A pályafenntartási munkahelyek egy részénél a heti 48 óra mellett a szakszervezet javaslatára bevezették az ötnapos munkahetet, a járműjavítókban pedig a szombati csökkentett munkaidőt.

Az ellenforradalmat megelőző időszakban szorgalmazta a szakszervezet az utazószemélyzet szolgálati órái számának csökkentését, a rangfokozati és a munkaköri bérek közötti feltűnő aránytalanság megszüntetését, valamint az ösztönzőbb szénprémium-rendszert. Eljuttatta a szakszervezet a javaslatát a legfelsőbb szervekhez a balesetet szenvedettek és a foglalkozásból kifolyólag megrokkantak helyzetén való javítás érdekében is. Sajnos a tervek nagyrészének végrehajtását az ellenforradalom elodázta. De a kezdeményezés minden esetben azt mutatta, hogy a szakszervezetnek időről időre megvoltak a tervei a dolgozók élet- és munkakörülményeinek javítására. Nem a szakszervezeti vezetők, aktivisták hozzáállásán múlott, hogy erélyes, határozott fellépésük gyakorta nem járt eredménnyel.

TÖBB MILLIÓ FORINT MUNKAVÉDELEMRE

A szakszervezet következetesen harcolt, hogy a vasút korszerűtlen üzemeinek szociális létesítményeit fokozottabb ütemben építsék újjá. *Nem kis harc árán sikerült elérni, hogy az 1952. évi 2 millió forintos munkavédelmi és 1,2 millió forintos munkásellátási beruházással szemben 1954-ben 10 millió forint volt a munkavédelmi és 3,5 millió a munkásellátási beruházási összeg.* Hiba volt azonban, hogy az 1952—55. között tervezett 18,5 millió forintból csak 14 millió forint nyert felhasználást, s ez az összeg az akkori gazdálkodási rend szerint később már ilyen címen nem állhatott rendelkezésre.

A két kongresszus közötti időben sokat fáradozott a szakszervezet a dolgozók munka-, védő- és egyenruha-problémáinak megoldásáért. Szívós harc folyt az 1953—54. évi különösen nagyfokú lemaradások megszüntetéséért némi eredménnyel.

1950-ben a kormány határozata értelmében sor került a társadalombiztosítási intézetek egybeolvasztására (kivéve a MÁV BBI-t) és a biztosító intézetek jellegének alapvető megváltoztatására. *Ezzel egyidőben a szakszervezetekre bízták a társadalombiztosítás ügyeinek intézését. Létrejött a Szakszervezeti Társadalombiztosítási Központ, vasutas vonatkozásban pedig a vasutas szakszervezeti társadalombiztosítás.* Ettől az időtől egységes törvény szabályozza az igényjogosultak körét, a szolgáltatások mértékét és időtartamát. Az alapelv, hogy minden munkaviszonyban álló dolgozó kötelezően biztosított. A biztosítás ezenkívül a dolgozó által eltartott valamennyi családtagra kiterjed.

ÚJ EGÉSZSÉGÜGYI LÉTESÍTMÉNYEK ...

1953-ban kormányszintű intézkedésre megszűnt a 1/2 százalékos Önkéntes Támogatási Alap, amely 1930 óta működött. *Az eddig akkumulált összegből megépítették a 130 ágyas Péceli Továbbkezelő Kórházat, a szombathelyi rendelőintézetet, a Jávor utcai Éjjeli Szanatóriumot. Elkészült az ország egyik legkorszerűbb 250 ágyas tüdőszanatóriuma Budakeszin. Új rendelőintézetet kapott Pécs és rendelőintézethez jutott Debrecen.* A MÁV Kórház fejlesztésére is nagy összegeket fordítottak és felszerelték az ország legmodernebb röntgenosztályával. Az alap kényszerű szüneteltetése alatt a dolgozók éppen a legnagyobb megpróbáltatás — betegség, rokkantság — idején estek el számottevő támogatástól.

Része van a szakszervezetnek az 1954. évi nyugdíjtörvény kidolgozásában, amely előrehaladást jelentett az 1951. évihez viszonyítva. A nyugdíj folyósítását ez a törvény 10 éves munkaviszonyhoz és 55, illetve 60 éves korhatárhoz kötötte. A nyugdíj alapját képező beszámítható javadalmazás összegét, illetve magát a törzsnyugdíjat lényegesen felemelte egyévi átlagkereset havi 50 százalékára és ezt az összeget kellett pótlékolni a felszabadulás óta munkaviszonyban eltöltött minden év után 1 százalékkal.

10 éves a vasutas-operabérlet

A jó zene fejleszti érzésvilágunkat, frissíti szellemünket, s növeli kulturáltságunkat. A Magyar Állami Operaház igazgatósága a szakszervezettel egyetértésben ettől a gondolattól vezérelve adta ki 9 évvel ezelőtt az első vasutas-operabérletet.

Kilenc év alatt több ezer vasutas tekintette meg a budapesti Erkel Színház vasutas-bérleti előadásait. Nyíregyházától Zalaegerszegig sok dolgozóval sikerült megismertetni, megszerettetni az operát.

A jubileumi évforduló alkalmából az 1970/71. évadban több, legnagyobb sikert megért opera, illetve balett kerül bemutatásra: *Gerschwin: Porgy és Bess, Donizetti: Lammermori Lucia, Saint-Saens: Sámson és Delila, Krejn: Laurencia, Mascagni: Parasztbecsület, Leoncavalló: Bajazzók.*

A bérleti árak — a tízéves évforduló alkalmából — a napi pénztári árnál 20 százalékkal olcsóbbak.

A bérleti előadások 1970 október, november, 1971 március, április és május hónapok harmadik vasárnapján délelőtt 11 órakor lesznek a budapesti Erkel Színházban. A bérleti igényeket a szakszervezeti bizottságok gyűjtik össze június 25-ig.

Horváth Ferenc

A budai önkéntes ezred harcosa volt

Ismeretségünk 1947 tavaszán kezdődött. Ő már öreg vasutas volt, én csak néhány hónapos kezdő. Hozzá osztottak be. Ő szerettette meg velem a vasutat. Fegyelemre, rendre tanított. Ezért igyekeztem megismerni *Tóth Istvánt*, aki 1945 februárjában mint a budai önkéntes ezred harcosa vett részt fővárosunk felszabadításában.

A felszabadulás után Dombóvár állomáson jelentkezett szolgálatra — majd Komlóra került. Ő is, mint sokan mások, élt a lehetőséggel, dolgozott, tanult, szakvizsgákat tett. Felfigyeltek rá. Pártiskolára küldték, majd függetlenített szb-titkár lett. *Jelenleg Komló állomás párttitkára és egyben rakodási főnöke. 1953-ban érdemes vasutas és kiváló dolgozó, 1961-ben Komló város alapításának 10. évfordulója alkalmából Munka érdemérem kitüntetést kapott.* De büszke tulajdonosa a Felszabadulási Érdeméremnek is.

Jó egészséget, hosszú életet kívánunk Pista bácsinak!

Szilvási József
Komló Városi Pártbizottság prop. és műv. oszt. vezetője

Nyílt levél egy kartársnőhöz!

A rákosrendezői sorompó mellett pillantottam meg. Magas, vékony alakján jól állt a nyári egyenruha. Törékeny, érzékeny kis asszonyt láttam magában. Néhány perc múlva, amikor valósággal beviharzott a rákosrendezői feladási raktár irodájába, megváltozott a véleménye.

A keresett személy nem volt ott, s ezért törékeny termetével, jól fésült hajával és csinos arcával ellentétben egy régi őrmestert is túllicitálva káromkodni kezdett.

Összenéztünk... Én azt hittem, hogy „oda tartozik", ezért e nagy közvetlenség. Később kiderült, hogy az állomás egyik kocsifelírója.

Engedje meg, hogy lebeszéljem erről a lassan divatossá váló, durva hanghordozásról. A nő maradjon meg nőnek. Ne legyen ugyan mimózalelkű nebáncsvirág, de durva, huszárőrmester sem!

Üdvözli:
— Iyf —

Négy évtizede a vasút szolgálatában

SZABADKA MELLETT egy pályaőri lakásban született *Petrich Júlia.* Mérgespusztán a vonat sem állt meg, és Sándorpusztán sem, ahová később költözött a család. A vasutasélethez mégis fiatalon kedvet kapott.

— Mondják is rám, hogy óvodás korom óta vasutas vagyok. Valóban van benne valami. De én mégis inkább azért vallom magam vasutasnak, mert negyven évig dolgoztam a vasutasok közösségében.

Petrich Júlia „furcsa" vasutas. Sohasem öltözött vasutas-egyenruhába, és a vasúti munkát is a nyomdában kezdte. *A szabadkai vasutasnyomdában szabadult 1930. október 27-én. 1941-ben költözött Budapestre, ahogy mondja — hazajöttem Magyarországra, ahol a rokonaim s mindenkim volt.*

A fiatal lány nem félt országot változtatni, a vasúttól azonban nem vált meg. A budai leszámolóban folytatta a munkát. 1949-ben a politikai osztályra került. S 1952-ig ott dolgozott. A számviteli főnökségen 1957 óta ül az íróasztalnál, intézi a vasutasok ügyeit.

— Nem vettem részt soha a forgalomban, de a vasutasok ügyeinek intézésével magam is vasutassá váltam. Negyven év egy munkahelyen sokat jelent. Egy kicsit szemléletet is formál.

— És hogyan formálta az önét?

— *Gyerekkoromban is szerettem a fegyelmet és a fegyelmezett munkát. A vasút olyan terület, ahol ezekre a tulajdonságokra szükség van.*

Petrich Júlia a vasútnál töltött 40 éve alatt ilyen szellemben tevékenykedett. Vezetői megbízhattak pontosságában, munkáját mindig hivatástudattal látta el. *Akkor is, amikor bérelszámoló volt, akkor is, amikor a vasutasok nyugdíjügyeit intézte, s akkor is, amikor az áruszállítás szervezésével foglalkozott.* Most a Guszev utcai számviteli főnökség szűk irodájában mosolyogva mondja:

— Nem csalódtam a vasútban. Ha újból kezdhetném az életem, akkor is ide jönnék dolgozni, pedig jól tudom, vannak ennél sokkal jobban fizető vállalatok is. A vasutasság azonban, s én nem érzem szólamnak, nagy család. Jó érzés közéjük tartozni.

MÉG EGY ÉV VAN A NYUGDÍJIG. Petrich Júlia már tanítja az utódjait. Életerejét, munkaszeretetét látva azonban úgy tűnik, a 40 éves vasúti szolgálat után — ha megérdemelt is — még nem időszerű a nyugalomba vonulás. Szemléletére, tapasztalataira, munkájára még szükség lehet.

Kik igényelhetik a felvételt a nevelőintézetekbe

A MÁV Hivatalos Lap (1970 március 14) 11. számában megjelent a MÁV Nevelőotthonokba 1970/71-es tanévre történő felvételi hirdetmény. *A középiskolába jelentkező tanulóknál a pályázat beküldési határideje: 1970 május 15. volt. Azt tapasztaljuk, hogy a szolgálati főnökségek elmulasztották a dolgozók tájékoztatását, mert a határidő lejárta után is érkeznek be felvételi kérelmek.* Sajnos azonban ezek az utólagos kérelmek nem az előírt formanyomtatványon, hanem levélben érkeznek és nem tartalmazzák a felvétel elbírálásához szükséges adatokat.

Az óvodáskorú és általános iskolába járó gyermekek pályázati kérelmének beküldési határideje: 1970. június 15.

Felvételre igényjogosultak (4-től 6 éves korukig) az óvodás, az iskolaköteles korú gyógypedagógiai oktatásra nem szoruló, orvosilag egészségesnek minősülő és közösségi nevelésre alkalmas gyerekek közül:

1. Az elhalt MÁV dolgozó árvái (mindkét szülő elhalt). Árvának minősülnek azok a félárvák is, akiknek élő szülője munkaképtelen, gyógyíthatatlan beteg. (E tényről hatósági orvosi bizonyítványt kell csatolni.)

2. Az elhalt MÁV dolgozók félárvái (ha élő szülője dolgozik).

3. Az utazó, vagy fordulószolgálatot teljesítő, egyedülálló MÁV dolgozók gyermekei (özvegyek, elváltak, leányanyák.) Továbbá, ha mindkét szülő forduló- vagy utazószolgálatot teljesít és a gyermek gondozása csak nevelőotthoni elhelyezéssel oldható meg. (E tényről a szolgálati főnök igazolását csatolni kell.)

4. Azoknak a MÁV dolgozóknak gyermekei, akiknek lakóhelyén nincs olyan iskola, amelybe a gyermek jár, vagy járhatna, illetve általános iskolásoknál, ha az iskolába naponta történő bejárás következtében a szükséges tanulási és pihenési idők nem biztosíthatók. (A fenti tényeket a szolgálati főnök igazolja.)

Tájékoztatásul közöljük az általános iskolás korú MÁV nevelőotthonokat:

Kőszeg: óvodáskorú gyermekek, fiú-lány, 4—6 éves korig. Általános iskola I—VIII osztályos fiú.

Répceszentgyörgy: Általános iskola V—VIII. osztályos fiú.

Bodrogolaszi: Általános iskola V—VIII. osztályos fiú és I. osztályos fiú.

Kaposvár: Általános iskola I—VIII. osztályos leány.

Kérjük a szakszervezeti tisztségviselőket, hogy tájékoztassák fenti lehetőségről dolgozótársaikat, illetve árvák, félárvák esetében volt dolgozótársaik családját.

P. R

Két hónap Uljanovszkban

A KISZ Központi Bizottsága szervezésében 1970 március 1 és április 28 között magyar fiatalokból álló építőbrigád vett részt Uljanovszkban Lenin-emlékhelyek építésén. *A vasutas fiatalokat Hajdú-Bihar megyéből Szarvas István, a Debreceni Építési Főnökség kőművese, a KISZ Végrehajtó Bizottságának tagja képviselte.* Munkáját Uljanovszkban is a szorgalom és lelkesedés jellemezte.

B. Tóth József
Debrecen

Épül a Déli — készen áll a Déli

A Déli-pályaudvar a Balaton kapuja. Ha kisüt a nap és felmelegszik a Balaton vize, százezrek utaznak üdülni, víkendezni s legtöbbjük a Déli-pályaudvaron száll vonatra. Hogyan bonyolítja majd le a várhatóan növekvő forgalmat a pályaudvar, hiszen jelenleg a kőművesek dolgoznak a falakon és az átépítés, korszerűsítés következtében a vágányhálózat is bizonyos mértékig leszűkült.

Rövidebb vágányok

Január elsejével az I., II. es vágány rövidebb lett. Az üvegcsarnok fölépcsőjét lebontották s így az alagsori pénztárak felé megszűnt, ugyanis ezen a részen építik a földalatti feljáró lépcsőjét. *A vasutasok most ezen a területen a légkalapácsok zaja, a por, piszok miatt nehéz munkakörülmények között dolgoznak.* Mégsem panaszkodnak, hiszen a Déli-pályaudvaron mindenki jól tudja mi épül és miért létesül.

— A műszaki konferencia után a dolgozókkal is megbeszéltük a Déli-pályaudvar átépítési terveit és részleteztük a várható gondokat, — mondja *Török István párttitkár.*

Borlai Jenő állomásfőnök-helyettes pedig arról számol be, hogy az említett két rövidebb vágány miatt átcsoportosították a pályaudvaron a felállítási rendet és pontosan kidolgozták a szerelvények mozgatási, kiállítási programját.

— Az átépítés nehézségei ellenére több vonatot kell útra bocsátanunk idén az üdülési szezonban, mint tavaly.

Gyarapodtak a vonatok, csökkent a tárolási lehetőség. A kéttengelyes kocsik helyett négytengelyesek közlekednek s ezek 15 helyett 24 méter hosszúak. *Nagy szükség volt tehát a menetrend úgynevezett „forgatókönyvének" elkészítésére, amely most már azt is tartalmazza, mely szerelvény mely kocsijait hol tárolják, milyen szerelvénybe sorolják, s mikor.* A napra kész program tartalmazza a hétvégi nagyobb igényekhez szükséges plusz kocsikat, s azt is, hogyan jutnak vissza ezek a kocsik a Déli-pályaudvarra.

Az idei forgalomra jellemző, hogy május 31-től 5.40 órától 8 óráig hatpercenként indulnak vonatok az üdülőtelepekre. Vasárnap 5.50 és 7.35 óra között tizenkét vonatot kell betolatni a vágányokra, hét vonat érkezik és tizenhét indul.

Mindez azt jelenti, hogy a Déli-pályaudvar vasutasainak másodpercnyi pontossággal kell végezniök munkájukat, különben felmérhetetlen zavarok támadnak a forgalomban.

Hasznosított javaslatok

De vajon mindezekre a nagy feladatokra hogyan lettek felkészítve a pályaudvar vasutasai?

— A nyári menetrend megszerkesztése előtt már kikértük a dolgozók véleményét a termelési tanácskozásokon. *A hasznos, jó észrevételeket figyelembe vettük és továbbítottuk a menetrend-szerkesztőknek, akik hasznosították azokat. A csomóponti műszaki konferencián kialakult álláspontokat, munkamódszereket, terveket a most következő termelési tanácskozásokon beszéljük meg a vasutasokkal.* A termelési tanácskozások előtt azonban már kiadtuk a dolgozók részére azt a kis menetrendkönyvet, amelyet minden évben elkészítettünk, csakhogy idén még több adatot tartalmaz s még jobb eligazítást nyújt.

Mikorra várják a szezon indulását?

— Azt hiszem — mondja az állomásfőnök-helyettes —, hogy a jövő héten már útrakelnek a Velence-tavi „farmerek" és a BNV forgalma, valamint a kezdődő balatoni szezon jó főpróba lesz a május 31-vel induló igazi szezon előtt.

Sok szó esik a kulturáltabb közlekedésről. Ez, mint az eddigiekből is kiderült, a pontosabb vonatindítással részben megvalósult. De vajon idén tisztábbak lesznek-e a szerelvények?

Molnár László, a műszaki kocsiszolgálat vezetője jó hírrel szolgál.

— A személykocsik külső mosóberendezése, a vízkapu elkészült. Helyi erőből, használt anyagból állítottuk elő, részben társadalmi munkában. Kocsimosásra kiválóan alkalmas, legalább olyan jó, mintha devizáért vásároltuk volna, — teszi hozzá mosolyogva.

Vízkapu OH-ból

A vízkapu lehetővé tenné, hogy a Déli-pályaudvarra befutó összes szerelvényt naponta lemossák. *A hatalmas forgalom és a megcsonkított vágányok miatt azonban naponta mindössze két és fél órát üzemelhet ez a kocsimosó.* Így is tíznaponként sor kerül a kocsik lemosására. A korábbi állapothoz képest ez előbbrelépést jelent.

Hogyan készülnek a nyári forgalomra?

— A mi embereink nem az első próbát teszik a nyári forgalomról — állapítja meg *Török István.* — Idén azonban, úgy érzem, a korábbinál is jobb a munkafegyelem, nyugodtabb a légkör. S ez nem véletlen, hiszen a legtöbbi bérintézkedés felszámolta azokat a problémákat, amelyekkel évek óta küszködtünk. *Erősödött a munkaverseny-mozgalom is, számos új szocialista brigád alakult. A jubileumi munkaversenyben tett vállalások mellett a dolgozók új felajánlásokat tettek a párt X. kongresszusának tiszteletére.* S csak példaként említem meg, hogy a kommunista vasárnapon, április 12-én, 29 ezer forint bérnek megfelelő társadalmi munkát végeztek az állomáson.

Amikor kiléptem a Déli-pályaudvar főbejáratán, borús volt az idő, s a rádió meteorológiai jelentése esőt ígért. A Balaton vízhőfoka még csak 12 Celsius fok volt. A Déli-pályaudvar vasutasai azonban készen állnak a kánikulára. Bármikor is köszönt be, nyugodtan kelhetnek útra az üdülők, a víkendezők, jó utazásra számíthatnak.

Lepies György

A nagyatádiak jól vizsgáznak

Búcsú a „faköpenytől" ✦ Ahol nem gond az utánpótlás
A községből város lesz ✦ Hivatástudattal, hűséggel
„Vadászlak" az állomáson

Két új, váltóőri szolgálati helyiséget avattak május 20-án Nagyatád állomáson. Az esemény nemcsak a közvetlenül érdekelt váltóőröket örvendeztette meg, hanem az ott dolgozó többi vasutast is, beosztásra való tekintet nélkül. De így van ez rendjén a jól összeszokott, egymást mindenben segítő közösségben. Bár a két őrhely nem végleges — hiszen amint azt *dr. Szabó Tibor, a pécsi igazgatóság vezetője* mondta, az állomás tervbevett átépítése után elviszik majd innen ezt a két „típusházat" máshová — de kulturáltabb ez már mint az eddigi „faköpeny". Abba még az eső elől sem lehetett rendesen behúzódni.

— Az új helyiség tökéletesen megfelel — vélekedik Horváth József váltóőr.

— Szemre is tetszetős — állapítja meg *Balogh Ferenc kocsirakományos raktárnok, az állomás párttitkára, aki már csaknem két évtizede teljesít szolgálatot Nagyatádon.* Akkor még a szakszervezeti bizottság vezetőségében dolgozott munkavédelmi felelősként, amikor elment a hivatalos kérés az illetékesekhez az őrhelyek ügyében.

Névadás — tiszteletből

Az új létesítménynek már nevet is adtak. A csinos, verandás, nagyablakos, korszerű víkendháznak is beillő faépületet Vadász-laknak hívják.

— Honnan ered a név?

— Onnan, hogy az igazgatóságon Vadász főintéző tett először határozott ígéretet a váltóőri helyiségek létesítésére.

Ezután a napi tennivalókról, az állomás dolgozóinak munkájáról beszélgettünk. Balogh Ferenc említi, hogy a 19 főnyi Petőfi szocialista brigád tagjai, akik az itt dolgozó vasutasoknak csaknem a kétharmadát tömörítik, nemrég vették át a brigádzászlót, illetve a zöldkoszorús jelvényeket. Az idén is kiválóan dolgozó közösség most a kitüntetés magasabb fokozatáért versenyez.

Növekvő feladatok

— Feladataink évről évre nőnek — jegyzi meg *Horváth Tibor* forgalmi szolgálattevő. — Összefügg ez a vidék iparosításával és a termelőszövetkezetek, állami gazdaságok rohamos fejlődésével.

A nagyatádi konzervgyárat például a közelmúltban korszerűsítették, s már 5000 vagon kész terméket bocsát ki évente. A gyár és más üzemek iparvágányaira ugyancsak sok nyersanyag érkezik. Több a munka azáltal is, hogy a község megpályázta a városi rangot és hatalmas építkezések kezdődtek. Ahhoz, azonban, hogy az állomásra érkező rakott teherkocsik 95 százaléka újból megrakva fordulhasson vissza, szükség volt a vasutasok hozzáértő, jól szervezett munkájára is.

— Jó a kapcsolatunk a szomszédos állomásokkal — szól ismét Balogh Ferenc. — Enélkül nem tudnánk feladatainkat maradéktalanul elvégezni. *Különösen vonatkozik ez Somogyszobra, hiszen ott működik a vonal szakszervezeti bizottsága.* A mi két bizalmink, *Horváth Ferenc* váltóőr és *Récsei István* iparvágányos raktárnok gyakran beszélget a szakszervezeti bizottság reszortosaival a munkatársaik ügyében.

Khin Gyula főintéző, az állomás főnöke, itt eltöltött másfél évtizede alatt, szintén sokat tett a szomszédos állomásokkal kialakított szoros kapcsolat erősítéséért.

— Az új menetrend már tükrözi — újságolják az állomásiak —, hogy július 1-től egyesül a csurgói és a nagyatádi járás, s az új közigazgatási területnek itt lesz a székhelye. A bejárókra tekintettel növekszik a két helységet összekötő, közvetlen személyvonatok száma.

Egymást segítve...

A további feladatokra való felkészüléshez tartozott a május közepén lezajlott időszakos forgalmi vizsga is. Nem véletlen, hogy a nagyatádiak — szinte kivétel nélkül — mindnyájan jó osztályzatot kaptak. Igaz, a létszámnak jóval több mint a fele kitüntetett, kiváló dolgozó. Ehhez illően, a vizsgát megelőző napokban, önként, az előre megbeszélt időbeosztás szerint, az egész személyzet közösen vette át a vizsga anyagát.

— Ha egymást becsüljük és támogatjuk, kevesebb gondot okoz az utánpótlás — jegyzi meg *Kovács János* raktárnok, az állomás legidősebb dolgozója. — Nekünk legalábbis nincs ilyen gondunk. *Káplár József* váltóőrnek például vaseszter-gályos a szakmája. Csábították már többször is máshová, magasabb bérrel. de határozottan kijelentette, hogy a vasutat fel nem cseréli, mert szereti a hivatását.

— S ki áll be Horváth Tibor forgalmi szolgálattevő helyére, ha hamarosan elmegy tiszti tanfolyamra? Mert hallottunk erről.

— *Ormai György leadási pénztáros Péter fia. Túl van már az önállósító vizsgán... Őt is ügyes vasutasnak nevelte az apja.*

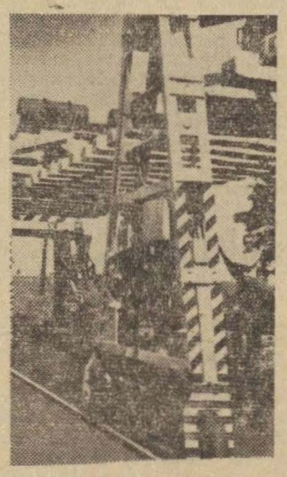
K. J.

„Sokat köszönhetünk a felépítményi géplánc-nak"

MAGAS TERMELÉKENYSÉGGEL DOLGOZIK A CELLDÖMÖLKI ÉPÍTÉSI FŐNÖKSÉG

Az idei jubileumi esztendő külön is ünneplésre ad alkalmat a MÁV építési szolgálatának, amely 20 évvel ezelőtt szerveződött és tette meg első lépéseit a vasút fejlesztése érdekében. Huszadik „születésnapját" emlékezetes eseménynyel, a „Kiváló főnökség" kitüntető cím elnyerésével köszöntötték a celldömölkiek, amint erről az oklevél átadásakor Papp Károly szakosztályvezető is megemlékezett.

Csaknem kezdettől fogva a főnökségen dolgozik *Pammer László főmérnök.* Fiatal mérnökként került Celldömölkre és munkájában együtt fejlődött a főnökséggel, amelynek műszaki vezetője. Így számolt be a múlt évben elért kiváló eredményeikről:



Munkában a sínfektető gépsor.

— A tervezettnél jóval többet, 160 millió forint értékű munkát végeztünk. Üzemi eredményünk meghaladta a 16 millió forintot. Kiemelendő, hogy termelékenységünk hét százalékkal növekedett 1969-ben.

— Mi tette ezt lehetővé? Úgy tudjuk, Celldömölkön is gond a létszám biztosítása...

— Valóban így van. Nálunk is elkelne egy kis erősítés. *Tavaly is tudtuk, hogy erre nem sok kilátásunk lehet, a műszaki fejlesztésben igyekeztünk megtalálni a kapacitás növelésének lehetőségeit.* Nagyon sokat köszönhetünk annak, hogy tavaly munkábaállt nálunk a felépítményi géplánc — mondta a főmérnök. — A porpác—hegyeshalmi vonal felújítását már a gépek segítették. *Így Bősárkánytól Mosonszentjánosig 15 kilométeres szakaszon végeztük el az átépítést.* Az idén folytatjuk a rekonstrukciót ezen a vonalon és úgy tervezzük, hogy a géplánc segítségével 30 kilométert haladunk.

A géplánc, amit most már a főnökség saját géptelepe üzemeltet, naponta 504 méter új vágányt fektet. Ezzel az egy vágányfolyóméterre jutó építési időt 25—30 óráról 13—16 órára sikerült csökkenteni. Bizonyos, hogy a géplánc Szabó József felépítményes főművezető irányításával, — aki a tavalyi munkáért miniszteri dicséretben részesült, — beváltja a hozzá fűzött reményeket.

— *Főnökségünk munkájának másik jontos területe a Balaton északi partján vezető vasútvonal rekonstrukciója.* Tapolcáig elvégeztük a vonal átépítését — folytatta Pammer László —, most Balatonfüred állomáson dolgozunk, ahol új felvételi épület is készül. Dolgozunk az új badacsonytomaji felvételi épületen és a napokban adjuk át a zalaberi állomás épületét. Mintegy negyven kisebb hidat építünk az idén, jórészt a helyszínen előregyártott kerethíd-szerkezetek felhasználásával. Ostornyeles lámpák felszerelésével folytatjuk a balatoni megállóhelyek térvilágításának korszerűsítését. Szombathelyen a vasutasok Ady kultúrotthonának átépítése, korszerűsítése az egyik legfontosabb feladatunk.

A celldömölkieket gyakran úgy emlegetik, mint az ország utolsó „falusi" építési főnökségét. Székhelyük ugyan ma is község, de fejlődésük üteme nem marad el a városiakétól. Bizonyítja ezt, hogy már két helyen: Szombathelyen és Tapolcán rendelkeznek egy-egy 108 ágyas korszerű munkásszállóval. A főnökség központjában az idén készül el a hatmillió forintos beruházással épülő, 19 ezer légköbméteres gépüzemi csarnok, amelynek középső hajójában daru is lesz és központi fűtés biztosítja télen a megfelelő munkakörülményeket. Irodaházunk központi fűtése is megoldást nyer, a szükséges radiátorokat már felszerelték.

A celldömölkiek az idén is alapvető követelménynek tekintik a termelékenység növelését. Csak így biztosítható, hogy kiváló címük rangjához méltóan teljesítsék a tavalyinál 9 millió forinttal nagyobb termelési tervüket.

L. J.

Korszerűsítés — szociális létesítmények

A szombathelyi igazgatóság 317 millió forintos beruházási programjából

A vasút modernizálásának alapelveit tükrözi a szombathelyi igazgatóság idei beruházási programja, amely 317 millió forint összegű. Tavaly a vontató járművek 28 százaléka Diesel-mozdony, illetve motorkocsi volt, s a szállítási feladatok 37 százalékát már ezek végezték. Az idén a gőzmozdonyok aránya 59,7 százalékra csökken. *Hamarosan öt darab 600 lóerős mozdonyt szereznek be, s a személyvonatokra is kiterjesztik a Diesel-vontatást Budapest—Szombathely, valamint Tapolca—Budapest között.* Mindez nagy felkészültséget kíván. Fokozatosan megszűnnek a fűtőházak, s ezeket Diesel-vontatási telepekké alakítják át Szombathelyen, Celldömölkön és Tapolcán. Zalaegerszegen és Veszprémben kirendeltségek működnek majd.

A szombathelyi vontatási telep korszerűsítési tervei készülnek, kivitelezését — az állomás rekonstrukciós terveihez igazodva — 1972—73-ban kezdik. *Az egész hálózat teljes dieselesítése 1980-ra várható.*

A nagyraksúlyú szerelvényeket vontató dieselek csak kellő teherbírású pályákon közlekedhetnek, amelyek felújítására is jelentős összeg jut. *Folytatódik a Porpác—Hegyeshalom közti vonal építése, előrehaladt Szabadbattyán—Tapolca—Keszthely vonal felújítása is (még az idén elérnek Tapolcára a pályaépítők).* Új felvételi épületet kap Balatonfüred, Ötvös, Batyk. Felújítják az ukk—rédicsi vonalat. A költségvetésben számos hídkorszerűsítés is szerepel. Elvetették a Szombathely—Nagykanizsa vonalon a hétkilométeres oszkói alagút építésének tervét. Az új döntést gazdasági számítások tették lehetővé. Kétezer lóerős Diesel-mozdonyok belépésével a Vasvár és Pácsony közötti emelkedőn is megoldódik a gyorsabb, gazdaságosabb vonattovábbítás.

A végleges megoldás tehát: átépítik a legkritikusabb tízkilométeres szakaszt és Oszkó állomását. Csekély eltéréssel a jelenlegi nyomvonalon halad a pálya, de jóval nagyobb teherbírású lesz.

A menetidők lerövidülése, a gyorsaság, fokozottabb biztonságot követel. *Tovább gyarapszik az automatikus és mechanikus berendezések száma.* Celldömölk és Székesfehérvár között szigetelt pályán haladnak majd a vonatok. Mindkét állomáson dominórendszerű berendezéseket szerelnek fel, Pápa—Kisbér vonal biztosító berendezést kap.

Az idei beruházási program szerint a szombathelyi szertár öreg épületei mellé modern villanyszerelő műhely és 800 személyes szociális létesítmény kerül. *A tapolcai vasutas dolgozók körülményeit is javítja majd a 650 férőhelyes öltöző-fürdő, amelynek költsége szintén az 1970. évi beruházási összegek között szerepel.* Májusban Szombathelyen a vonatkísérők laktanyája mellett megkezdik egy háromszintes lakóház alapjainak ásását, amelyet 12 lakásra terveznek. (Ezenkívül az igazgatóság több lakást vásárol a Szombathelyi Városi Tanácstól).

Most folyik a balatonfüredi és a hévízi gyógyház beruházási programjának előkészítése. Az előirányzott összeg 30 millió forint.

A távolabbi tervek között kiemelkedő a szombathelyi vasútállomás rekonstrukciója: *a Vasúttervező Intézet helyszíni bejárása már megtörtént, jelenleg a tanulmánytervek készülnek.* Impozáns, új állomásépület fogadja majd a Szombathelyre érkező utasokat, és szigetperonos, aluljáró pályaudvarra futnak be a vonatok. A kivitelezési tervek, dokumentációk teljes kidolgozására a negyedik ötéves tervben kerül sor.

Horváth Anita

Alaposabb kocsivizsgálatot

Az utóbbi időben Curtici határállomáson 59 esetben kellett gyorsvonatokból javítás miatt 46 MÁV és 13 idegen kocsit kisorozni. A 6604-es számú Wiener Walzernél 13 kocsit gőzfűtési (gőzfűtési fővezeték tört, repedt) 7 kocsit világítási (akkumulátorok kimerültek, zárlatosak), 10 kocsit pedig egyéb okok miatt kellett kisorozni. A kocsik nagy részét Hegyeshalom állomáson vették át. A 6608-as Orient Expressznél 10 kocsi gőzfűtési, 9 kocsi világítási, 7 kocsi pedig egyéb okok miatt vált üzemképtelenné.

Jó lenne, ha a határ- és vonatösszeállító állomásokon — Budapest Keleti pályaudvaron — gondosabban vizsgálnák meg a nemzetközi gyorsvonatokban futó kocsikat.

Pacz József
Curtici

Ismét ölt az alkohol

FELELŐTLEN ÁLDOZATOK – FELELŐTLEN IVÓCIMBORÁK

Lapunk hasábjain több esetben beszámoltunk azokról a tragédiákról, amelyek alkoholfogyasztás hatására következtek be. Arra is felhívtuk a figyelmet, hogy már kismértékű alkoholfogyasztás is kedvezőtlenül befolyásolja az idegrendszer egyensúlyi állapotát. Az alkoholos befolyásoltság alatt álló ember idegrendszere káros hatás alatt áll, s a különböző reflexeket, mint a cselekvést, a mozgást, az érzékelést, a figyelmet, a gondolkodást — intenzíven gátolja.

Sajnos, nem mindenütt veszik tudomásul az alkohol pusztító, bénító hatását — s mint azt az alábbi esetek is bizonyítják — a felelőtlen ivászat újabb áldozatot követelt.

1970. március 22-én, 14 órakor a Fényeslitke állomás létszámába tartozó B. A. raktárnok azt a megbízást kapta, hogy 4 rakományigazító munkással a MÁV 01—55 147 0071—3 számú fedett kocsiból a kartonba csomagolt, 0,7 literes konyakokat a raktári vágányra beállított másik fedett kocsiba rakják át, mert az említett kocsinál a kocsivizsgálók műszaki hibát észleltek.

Kecskére a káposztát..

Az állomásfőnök F. I. vasútőrt megbízta azzal: őrködjön az átrakásnál, nehogy dézsmálás történjen.

A balesetvizsgálat során megállapították, hogy F. I. vasútőr, amikor már a rakomány felét a másik kocsiba átrakták, olyan kartoncsomagot talált, amely a szállítás alatt megsérült. Ezt rövid időre félre tette, majd a benne levő konyakosüveget megbontotta, abból a raktárnokot, az átrakást végző dolgozókat megkínálta, s ő maga is ivott. Később még négy üveget tett félre, s az ivást is folytatták. Közben annyira lerészegedett, hogy a kocsiban lefeküdt, 19 órakor — a munka végeztével — az „ivótársak" otthagyták anélkül, hogy az esetet az állomásfőnöknek vagy a forgalmi szolgálattevőnek jelentették volna.

B. Á. raktárnok 19 óra 30 perckor — amikor a szolgálatot B. I. raktárnoknak ittas állapotban átadta — azt közölte, hogy az I. vágányon egy kocsit átraktak és F. I. vasútőr az üres kocsiban fekszik, akit majd 20 óra 45 perckor keltsen fel, hogy az 1719 számú vonattal haza tudjon utazni.

B. I. raktárnok sem előbbje ittasságáról, sem pedig a hallottakról nem tett jelentést szolgálati vezetőjének. Az esetről csak akkor értesítette a forgalmi szolgálattevőt, amikor 20 óra 45 perckor eszméletlen állapotban találta F. I.-t.

A halál oka – fulladás

A forgalmi szolgálattevő azonnal telefonált Kisvárdára a mentőkért, akik 21 óra 10 perckor megérkeztek és F. I.-t elszállították. 21 óra 30 perckor azonban F. I. — anélkül, hogy eszméletét visszanyerte volna — meghalt. A halál oka: fulladás. Az elhalt 3 gyermek apja, ebből 6 gyerek családi pótlékra jogosult.

Az ügy kapcsán hat személy ellen fegyelmi eljárás indult.

C. J. záhonyi gépkísérő halálos kimenetelű balesete is több vonatkozásban hasonló az előző esethez.

C. J. gépkísérő 1970. január 30-án, a hajnali órákban a városcsarnokban hét munkatársával együtt megismerkedett egy utassal, aki pálinkával kínálta őket. 5 óra körül az alagsorban levő öltözőhelyiségbe távozott. *Három tanú vallomása szerint, ekkor már nagyon ittas volt.* Nemsokára elhagyta a helyiséget, s a külső-ajtó előtt nagy zuhanással a folyosó kövezetén elvágódott. Az egyik tanú, G. L. kazánfűtő felsegítette, s egy szénkupacra fektette azzal, hogy majd kijózanodik. A tanúk egyideig figyelték, később magára hagyták. Bár a tanúk nem fogyasztottak szeszesitalt, C. J. itasságát nem jelentették a szolgálati főnöknek. *Végül úgy döntöttek, hogy C. J.-t kiviszik a fürdőbe és értesítik a feleségét.* Ez meg is történt, s ezzel egyidejűleg orvost is hívtak, aki kórházba szállíttatta. C. J.-n agyműtétet hajtottak végre, aki anélkül, hogy az eszméletét visszanyerte volna, február 2-án 8 órakor, a kisvárdai kórházban meghalt.

A halál oka: agyrázkódás, agyzúzódás, kemény agyburok fölötti vérzés, mely az elesés következménye volt.

Az elhalt 1 gyermek apja. Öt személy ellen fegyelmi eljárás indult.

Mindkét halálos balesetnek számos közös vonása van. A balesetnek szolgálat közben történt túlzott alkohol fogyasztás miatt következtek be. *Annak, hogy ezek bekövetkeztek, oka az is, hogy az Általános Balesetelhárító és Egészségvédő Óvórendszabály 3,2 pontjában a vezetőkre vonatkozó előírások maradéktalan betartása nem érvényesült, vagyis az, hogy a munkát irányító vezető, az irányítása alá tartozó munkahelyen köteles rendszeresen ellenőrizni, a munkahelyi rend és fegyelem betartását.* Ha az ellenőrzés rendszeres, akkor az ilyen fegyelemsértések feltétlen tudomására kell, hogy jussanak. A VMSZ előírása szerint az ellenőrzés gyakoriságát és módját a VMSZ függelékben kell rögzíteni.

Fokozottabb ellenőrzést

Mindkét esetben nemcsak az elhaltak, hanem azok munkatársai is részt vettek az italozásban és amikor az elhaltak cselekvőképtelen állapotba kerültek, az „ivótársak" magukra hagyták őket. Ha időben felfedik az eseményt, talán az orvosi beavatkozás megmenthette volna mind a két vasutast. A tanúk kihallgatásuk során úgy vallottak: azért nem jelentették az esetet, mert menteni akarták az illetőket a súlyos felelősségrevonástól. A valóság az, hogy maguk is féltek a fegyelmitől, nem merték vállalni tettük következményét. Végső soron — jogilag — a cserbenhagyás ténye következett be, de emberileg...?!

Messzemenően érvényesülni kell a társadalmi összefogásnak, az egymás iránt érzett felelősségnek, becsületnek. Ismételten erre hívjuk fel valamennyi dolgozó, gazdasági vezető, mozgalmi szervek tisztségviselőinek figyelmét.

T. J.

A megye legjobbjai között

Szolnok állomás az 1969. évi munkája alapján elnyerte a megyei pártbizottság, a tanács, a KISZ végrehajtó bizottsága és a szakszervezetek megyei tanácsa vándorzászlaját.

Az átadási ünnepségen Németh Mihály állomásfőnök tartott beszámolót. Beszélt a gazdasági eredményekről és a megvalósításra váró feladatokról. Hangsúlyozta, hogy az eredményeket döntően befolyásolta a kiszélesedett munkaverseny mozgalom. *A tervezet ez évben is élüzem szinten igyekeznek teljesíteni különös tekintettel az MSZMP X. kongresszusára.* A beszámoló után *Sipos Károly, a városi pártbizottság első titkára* adta át a vándorzászlót és az elismerő oklevelet. Az ünnepség keretében 32 szocialista brigád 231 tagja kapta meg a különböző elismerő jelvényeket, brigádkitüntetéseket.

Szép Ferenc
Szolnok

Válasz a MÁV 1969/70. évi kollektív szerződését módosító függelék vitája során elhangzott javaslatokra

Javaslat: az éjszakai pótlék kiszámításának az alapja ne az alapbér, hanem az átlagkereset legyen.

VÁLASZ: Átlagosan elfogadott szabály, hogy a százalékos mértékű bérpótlékot (éjszakai pótlék, túlórapótlék) a dolgozó személyi órabére (alapbére) után kell számítani. Nem is volna helyes a bérpótlék mértékét az átlagkereset százalékában meghatározni, mert az átlagkeresetbe a bérpótlékok is beszámítanak, s ha az átlagkereset lenne a bérpótlék (pl. éjszakai pótlék) alapja, a pótlékot is pótlékolnánk. Ez pedig azt eredményezné, hogy a dolgozó átlagkereset azonos teljesítmény mellett is állandóan emelkedne, ezért a javaslat nem valósítható meg.

Javaslat: az éjszakai pótlék minden dolgozónál azonos összegű legyen.

VÁLASZ: Az éjszakai pótlék mértékét a Hivatalos Lap 1967. évi számában a Munka Törvénykönyvével és végrehajtási rendeleteivel egységes szerkezetbe foglalt 6/1967. munkaügyi miniszteri rendelet 2. §-a szabályozza. (Közölve a Vasúti dolgozókra vonatkozó munkaügyi jogszabálygyűjtemény 34. oldalán is.)

Ez a szabály kimondja, hogy az éjszakai pótlék mértéke: 10 százalék. Egyúttal a rendelet felhatalmazást ad arra, hogy a Kollektív Szerződés — különösen huzamosabb időn át végzett éjszakai munka esetére — ennél magasabb mértékű éjszakai pótlékot is megállapítson. Ennek alapján rendelkezett a Kollektív Szerződés a 26. § (1) bekezdésében oly formán, hogy a 6 napnál folyamatosan hosszabb időn át végzett éjszakai munka esetén az éjszakai pótlék mértéke az első naptól kezdve az alapbér 20 százaléka.

Külön rendelkezett a Kollektív Szerződés az utazószemélyzetre és a fordulószolgálat szerint foglalkoztatott dolgozókra. Ezekre a dolgozókra ugyanis nem az alapbér százalékában, hanem egy meghatározott összegben határozta meg a pótlék mértékét, éspedig a mellékvonalakon éjszakánként (8 óra) 16 Ft-ban, a fővonalakon, valamint a B. I. jelzésű mellékvonalak II. csoportú állomásain stb. (I. Koll. Szerz. 26. § 2/a pont) éjszakánként 20 Ft-ban, az utazószemélyzetnél óránként 2,50 forintban.

A 12/24 órás fordulószolgálat szerint foglalkoztatott dolgozóknál is folyamatban van a munkaidő-csökkentése. Egyes helyeken közbeváltás útján, másutt az éjszakai szolgálat megszakításával igyekeznek a munkaidőt csökkenteni. Az éjszakai szolgálat megszakítására — nyilvánvalóan — a mellékvonali állomásokon kerülhet sor, ahol nincs feltétlenül szükség arra, hogy a dolgozó egész éjszaka szolgálatot teljesítsen. Pl. a forgalmi szolgálattevő 23 órakor befejezi a munkát, míg a másik forgalmi szolgálattevő 5 órakor kezdi a szolgálatot. Ebben az esetben éjszakai pótlék csak a munkában töltött éjszakai órákra jár, vagyis a 22-től 23-ig és 5-től 6 óráig terjedő egy-egy órára 2—2 forint.

Félreértések elkerülése végett közöljük, hogy a meghatározott összegben megállapított éjszakai pótlék nem fizethető azoknak, akik az éjszakai pótlék felemelése előtt (1970. március 1.) is az alapbér százalékában kapták az éjszakai pótlékot (pl. gépjárművezetők, vágánygépkocsivezetők, az állandó nappalos munkáltatási rend szerint foglalkoztatott többi dolgozó.)

A Kollektív Szerződés hatálya nem terjed ki a költségvetésből gazdálkodó intézményekre (pl. egészségügyi intézmények, nevelőintézetek), ezért itt fordulószolgálat szerint foglalkoztatott dolgozók is csak a százalékos mértékű éjszakai pótlékot kaphatják.

Javaslat: A kiutazó központi dolgozók, ha az éjszakai órákban tényleges munkát végeznek, továbbá a vizsgáló főkalauzok is részesüljenek éjszakai pótlékban, az éjszakai ügyeletre is fizessenek éjszakai pótlékot.

VÁLASZ: A kiutazó központi dolgozókat éjszakai pótlék (10%) megilleti, az utazással eltöltött idő azonban nem tekinthető munkaidőnek.

A vizsgáló főkalauzok a MÁV munkaköri bértáblázat szerint a forgalmi utazók állománycsoportjába tartoznak, tehát részükre is az éjszakai szolgálat tartamára (22 és 6 óra közötti időre) óránként 2,50 Ft éjszakai pótlékot kell folyósítani.

Az éjszakai pótlék az éjszakai órák alatt munkával töltött időre jár. Az ügyeleti szolgálat alatt a dolgozó nincs állandó munkára kötelezve. Ez alatt nem is végez intenzív munkát, éppen ezért a díjazás szempontjából is a munkahelyi készenléttel esik egy tekintet alá; az ügyeleti szolgálat tartamára mindezekre tekintettel éjszakai pótlék nem fizethető.

Javaslat: a negyedév folyamán felmerült túlóráért a szabadidőt a negyedévet követő hónap végéig lehessen kiadni.

VÁLASZ: A javaslat szerint a túlmunkáért járó ellenértéket (szabadidő, vagy díjazás) a dolgozó nagyon későn kapta volna meg. Pl. a májusban teljesített túlóráért a javaslat szerint július végéig lehetne szabadidőt kiadni, s ha eddig a szabadidőt nem tudják kiadni, akkor augusztusban kellene csak e díjazást fizetni.

A szabályozás szerint viszont a májusban felmerült túlmunkáért járó ellenértéket június végével rendezni kell. Ha a túlmunkáért járó szabadidőt június végéig nem adták ki, akkor a díjat a júniusi zárfizetéskor ki kell fizetni. A negyedév végén a túlmunkáért járó ellenértéket abban az esetben is rendezni kell, ha a túlmunka a negyedév utolsó hónapjában merült fel.

Az ismertetett eljárás azokra a dolgozókra vonatkozik, akikre a Kollektív Szerződés 23. § (2) bekezdése értelmében negyedéves munkaidőkeretet kell megállapítani. A többi dolgozóra vonatkozóan az a szabály, hogy a túlmunkáért járó szabadidőt a túlmunkavégzést követő hónap végéig kell kiadni.

A javaslat a dolgozókra nézve sérelmes lett volna, ezért nem volt elfogadható.



Útirajz

Kijev felett szállunk. A TU 104-es fedélzetéről hatalmas „tengernek" tűnik a brianszki erdő. Moszkvához közeledünk. Halványan már látszik a 8 milliós metropolist kettészelő Moszkva folyó. Megcsillannak a napfényben a Kreml aranyozott tornyai, s a fehér palotaóriások, közülük is kimagaslik Európa legmagasabb építménye az 533 méteres osztankói televiziós torony.

Már csak néhány perc van hátra, aztán észrevétlenül földet érünk. 2 óra 10 perc telt el Ferihegy és Moszkva között.

Csak átutazók vagyunk itt. Egy séta a városban, aztán utazunk tovább célunk, észak Velencéje, Leningrád felé.

Kényelmes hálókocsi ringat odáig. Frissen érkezünk. Derűs, napos idő fogad bennünket, ami ritkaság Leningrádban, mert a Néva deltájában rendkívül szeszélyes az időjárás. Az évi középhőmérséklet csak +4 fok.

Leningrád 110 szigeten épült (nem lagunában), melyeket 700 híd köt össze egymással. A 32 000 hektár területen, a külső kerületekkel együtt 3,5 millió ember él.

A várost, Szentpétervárt 1702-ben Nagy Péter cár kezdte építeni. Politikai, katonai, és gazdasági elgondolások vezették. Gyors volt a fejlődés. Tíz esztendő múltán már a cári Oroszország fővárosa lett.

Autóbusszal járjuk a várost. Ünnepre, a legnagyobb ünnepre, a centenáriumra készül mindenki és minden. Csodálatosan vörös a Nyevszkij proszpekt, a város 4,5 kilométer hosszú főútvonala.

A Palota térre fordulunk. Ami Rómában a Szent Péter tér, Párizsban a Place de la Concorde, Budapesten a Hősök tere, a Leningrádban a Palota tér. Még abban is megegyeznek, hogy mindegyik közepén hatalmas kőoszlop — obeliszk — áll. De mindegyik fölé emelkedik, az egy darab gránitkőből kifaragott leningrádi, 47 méter magas kőóriás, melyet 1832—34-ben állítottak fel a Napóleon felett aratott győzelem emlékére.

Nem tudjuk hova tekintgessünk. A hatalmas barokk épület, a Téli Palota fogja fel a figyelmet. Szorgos munkáskezek monumentális vörös dekorációt illesztgetnek össze: menetelő munkások, élen Leninnel.

Távolabb az Admiralitás karcsú tornya. Amott meg a Péter-Pál erőd, s mindezt körülfogja a szeszélyes Néva jeges, csillogó tükre.

Leningrádról és a leningrádi emberekről csak a dicséret nyelvén lehet szólni. Valami különös szívélyesség jellemzi őket. A gazdag program egyik legérdekesebb része az Ermitázs látogatása volt. Az 1055 terem és szoba egy-egy nagy ámulás, művészi élmény. Lenyűgözők a selyemkárpittal bevont falak, az arnystukkók, a monumentális csillárok, az ébenfa, a gyöngyház díszítésű intarziás ajtók. A termek csillogása, a volt cári luxus talán még jobban fogja a szemet, mint az óriási műgyűjtemény.

A leningrádi sétából nem maradt ki a Péter-Pál erőd megtekintése sem, melynek egyik része a cári börtön volt. A cellák zord magánya, a szörnyű, testet-lelket gyötrő falak a nagy forradalmárokat idézik. Itt élték utolsó óráikat, a halálra ítélt dekabristák. (1826) Az egyik cella. A. I. Uljanovra — Lenin testvérbátyjára, a másik Gorkijra emlékeztet. Ez a kis terület volt Leningrád, illetve Szentpétervár magja.

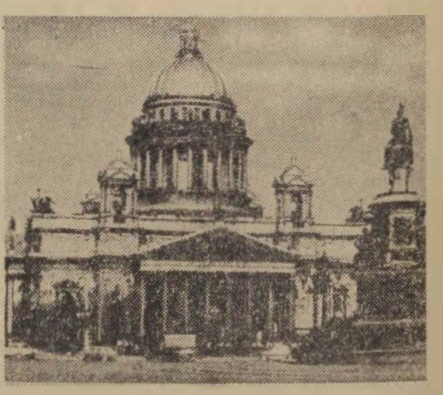
A Néva másik partján — messziről látszik — áll a híres „Aurora" cirkáló. A nagy idők, nagy hajója ma békés múzeum.

Nagyobb lélegzetű kirándulást jelent a várostól 40 kilométerre levő Razlív tóhoz eljutni. Villák és csinos családi házak között vezet az út a Lenin múzeumhoz. Valóságos zarándokhely. Itt áll a szalmakunyhó, mely Leninnek menedéket nyújtott a Kerenszkij-kormány kopói elől. A két fatörzs ahol „Az állam és a forradalom" című munkáját írta.

Különös élményt nyújt a Nyári Palota és a híres petrodvoreci szökőkutak megtekintése.

A sok híres épület és műemlék: a Szmolnij, a csodás Izsák és Kazányi székesegyház, a Tauruszi palota, az Orosz és Puskin múzeumok, az Admirális aranyozott tornyú épülete és annyi más mind-mind Leningrád szépségét jelentik.

És amit vasutas szemmel láttam az irigylésre méltó: a pályaudvarokon nem mérik, nem kínálják az ilyen-olyan szeszféleségeket. A reggeli és esti órákban még sört sem árusítanak. Szörpöt isznak az utasok. Ettől és ezzel együtt megbecsülik a rendet és tisztaságot. Kétes külsejű elemek nem töltik a várótermeket és a kihaladó vonatok ablakaiból nem dobják ki az üres üvegeket vagy élelmiszerhulladékot. Ezért legalább annyira megcsodáltam lakóit, mint azért, hogy a 900 napos ostrom (1942—1944) után szétlőtt, romos várost ragyogóvá újjáépítették.



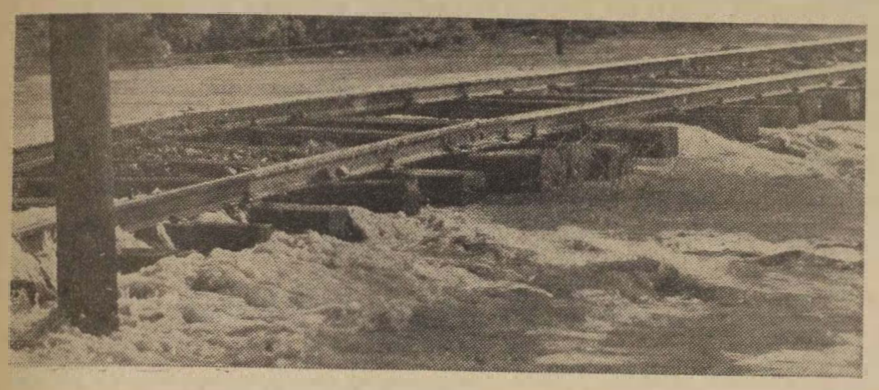
Az Izsák székesegyház
(A szerző felvételei)

Gergely József

Az egész ország segít

● *Felmérni is nehéz az árviz okozta károkat*

● *A vasutasok derekasan helytállnak*



Az ár nem kímélte a vasútvonalat sem.
(MTI Foto Hadas János felvétele)

(Folytatás az 1. oldalról)

Dévényi Gyula a következőket mondotta:

— *A katasztrófa első pillanatától kezdve minden adminisztrációs formaságot félretéve igyekezett az igazgatóság minden segítséget megadni az itt dolgozó és kárt szenvedett vasutasoknak. Az operatív bizottság, amelyet létrehozása után azonnal a helyszínre telepítettek, teljes jogkört, messzemenő önállóságot kapott a helyreállítási munkálatok irányításához és a károsult vasutas dolgozók, családtagjaik, a nyugdíjasok helyzetét könnyítő intézkedések megtételéhez. Amint a visszavonuló víz ezt lehetővé tette, személyesen kerestük fel az elöntött területeken élő vasutasokat. A lakóhelyükön tapasztalt pusztítás minden képzeletet felülmúlt. Meglett férfiak vagyunk, de sokszor a sírással kellett küszködnünk a családok meglátogatásakor...*

Sok vasutasnak dőlt össze a háza

A bizottság vezetője adatokat említ:

— Az árvízzel sújtott területen összesen 650 tényleges és nyugdíjas vasutas él. Többségük forgalmi és pályafenntartási dolgozó, más részük a vontatásnál, illetve a távközlési és egyéb szakszolgálatnál dolgozik. Közülük több, mint száz vasutasnak dőlt össze a háza és veszett oda minden ingósága. Ezeknek semmi másuk nem maradt, csak az a ruha, amiben éppen voltak, amiben a gátakon dolgoztak vagy a mentésben részt vettek. Azt lehet mondani tehát, hogy ez az egy ruhájuk sem használható.

— Különösen nagy volt a pusztulás Penyige községben, ahol ötvennyolc vasutas él, beleértve hat nyugdíjast is. Köztük csak öt olyan ember van, akinek megmaradt a hajléka, de még ezek a házak is vízben állnak. *Penyigéhez hasonló károkat szenvedett Tunyogmatolcs. Ott harmincöt vasutas lakik, s harminckettőnek dőlt össze a háza. Fehérgyarmaton nyolc, Jánkmajtis községben tíz vasutas jutott ugyanilyen helyzetbe.* S még mindig nem teljes a felmérés. Várható több elázott ház összeomlása is...

A bizottság vezetőjét félbeszakítja a telefon. A „főhadiszállás" egy vasúti kocsiban székel, de a két távbeszélő készülék, amely itt van az asztalon, összeköttetésben áll Debrecennel, sőt az egész országgal. Legutóbb például a Nyugati pályaudvar kereskedelmi dolgozói érdeklődtek: milyen segítséget adhatnak. Most éppen Debrecenből jelentik, hogy ruhaszállítmányt küldenek — Nyíregyházáról is érkezett egy ilyen szállítmány — ezenkívül elindult gépkocsin Beledi Sándor, az igazgatóság gazdasági felelőse és magával hoz 150 000 forintot, azonnal kifizethető gyorssegélyre. *Közlik azt is, hogy a SZOT ötmillió forintot juttat az árvízkárosultaknak.* Kérik továbbá a bizottság véleményét: hogyan és mit kell tenni, hogy a legközelebbi fizetést a munkahelyükre bejárni nem tudó, károsult vasutasok késedelem nélkül megkaphassák. (Elviszik tartózkodási helyükre.) Záhonyból nyolc vízszállító tartálykocsit állítanak „fordába", hogy rendszeresen hordják az ivóvizet, mert a *fertőzött* kutakból még az állatokat sem szabad itatni.

Amíg Dévényi Gyula telefonon tárgyal, Pongrácz állomásfőnök meséli el a vasutasok segítőkészségének sok-sok szép példáját.

A segítség nem késett

— Penyige állomáskezelője: Puskás László, feleségével együtt bentszorult a felvételi épületben. A víz a falutól is teljesen elzárta őket. Szerencsére a telefon működött, s amint a víz apadni kezdett, *Földvári László* távközlési művezető az általunk küldött két kenyérrel és húsz liter ivóvízzel — előbb vágánygépkocsin, majd talpfáról-talpfára ugrálva, kapaszkodva — eljutott az állomásig. *Az állomásvezető az épület ablakából akkor fedezte fel a vizen közeledő embert, amikor az előjelzőhöz ért.* Még akkor sem hitt abban, hogy képes eljutni az állomásig. Képzelhető, milyen is volt végül ez a találkozás, hiszen a küldemény már-már az életet jelentette.

Azóta segítő kezet nyújtott az egész ország. A debreceni járműjavító dolgozói például üzenték, hogy szakembereik készen állnak segíteni az újjáépítésben: kőművesek, lakatosok, asztalosok, ácsok, villanyszerelők vannak a brigádokban. Mindenekelőtt azonban az emberi élet és az egészség a legfontosabb. Ezért értékesek az érkező ruhák. *Napok óta a helyszínen tartózkodik a MÁV egészségügyi szolgálatának mozgó laboratóriuma, hogy az orvosok időveszteség nélkül végezhessék a vízvizsgálatokat.*

A pályafenntartási főnökségnél többen vannak olyanok, mint *Szász Imre* pályamunkás, vagy *Mikes Pál* pályamester: éjjel-nappal dolgoznak — eddig a védekezésben és a mentésben, most a helyreállításban — alig-alig pihenve egy-két órát. Hogyan bírják? Azt felelik: „ezt tesszük, mert közös érdekünk". Családjukat elköltöztették, egyebük semmi sem maradt. *Különben a szalkai pályamunkások nevéhez fűződik, hogy az árvízvédelmi hatóság által már feladott Matolcs nagy részét mégis sikerült megmenteni.* Csenger is a vasutasok által gyorsan odairányított homok- és mészporszállítmány révén tudta megvédeni a gátakat. De hát ezek csak kis szigetek maradtak a szörnyű tengerben.

Az árvíz miatt Mátészalka állomás létszámából 82 vasutas hiányzik: 46 vonatkísérő és 36 állomási. A többiek önként kérték, hogy osszák be őket a hiányzók helyett is.

S hol vannak, hová lettek a hiányzók?

— Sturovics Győző például, aki Rozsály községben lakik és Mátészalkán szolgálatvezető váltókezelő, az országhatáron túlról küldött levelet: a szovjet mentőalakulatok családjával együtt a Tisza túloldalán helyezték biztonságba. Azt írja, sokan vannak odakint. Így érkeznek napról-napra a megnyugtató hírek az „elveszettekről".

És jönnek, egyre jönnek azok a jelentések is, amelyek ugyanígy táplálják a reményt: senki sem marad magára a bajban. Az egész társadalom igyekszik segíteni...

Kovács József

★

Szünetel a forgalom a szegedi igazgatóság területén Kiszombor és Makó között is. *Tiszacsege és Egyek térségében egyelőre elhalasztották a kiürítést, mivel a Tisza az elmúlt napokban apadt.* Záhonynál 76 centimétert, Tokajnál 4 centimétert, viszont Tiszafüredtől 3 centimétert áradt.



Mint a kártyavár, dőltek össze a házak

Az elmúlt héten a Maros áradása miatt Makó város körzetében volt a legsúlyosabb a helyzet. A várost ki is ürítették s ehhez a MÁV biztosította a vasúti kocsikat. Ugyancsak nagy feladat hárult a vasútra a Hódmezővásárhely—Makó vonal megerősítésénél, mivel az árvédelmi kormánybiztos a vasútvonal töltését lokalizációs vonallá nyilvánította.

Ingyenes vasúti jegy...

A töltés védelmére felkészültek, köveket, homokzsákokat helyeztek el s elzárták az átjárókat. *Makó körzetében ugyanakkor 12 vagon terméskövet és 10 000 homokzsákot készítettek el.* Az igazgatóság vezetői gépeket kértek a helyszínre és a pályamunkások állandó ügyeletet tartanak.

Az árvízvédelmi munkában a szegedi igazgatóság segítséget nyújt a megyei szerveknek. Rövidhullámú adó-vevő berendezéseket bocsátottak a gátakon dolgozók rendelkezésére, hogy azonnal jelezhessék a hosszú partszakaszokon hol van veszélyben a töltés, hol keletkeztek buzgárok.

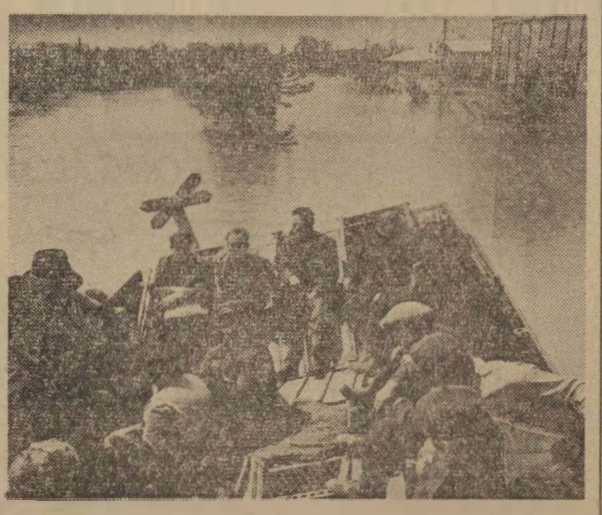
A mentési munka mellett nagy figyelmet fordítanak az árvízsújtotta területek lakosainak megsegítésére. A MÁV ingyenes vasúti jegyet bocsátott ki a károsultak részére, amellyel az ország bármely helységébe elutazhatnak. Ezenkívül a vasutasok is részt vállalnak abból az országos mozgalomból, amely az árvízkárosultak megsegítését tűzte célul.

Lassan megindul az élet

A vasutas dolgozók általában egy napi keresetüket ajánlották fel. A MÁV OH anyagokat biztosít a károsultak részére. Az egészségügyi hálózat mozgó laboratóriuma és orvosai több hete a lakosság gyógykezelését segítik. *A fertőtlenítő kocsik azonban azokon a területeken, ahonnan már visszahúzódott a víz — s ez nem csekély, mert május 25-én már 90 ezer hold helyett 30 ezerre csökkent a vízzel borított terület — a kutak fertőtlenítésén fáradoznak.* Naponta 80—100 kút vizének tisztítását végzik el. A gyermekek megsegítése érdekében is intézkedtek. Az árvízsújtotta területekről gyermekeket helyeznek el a balatonkenesei szakszervezeti üdülőben, a MÁV nevelőintézeteiben. Az árvízkárt szenvedett vasutasoknak gyorssegélyt adnak.

A megáradt folyók és az állandó esőzés, a viharos erejű szél megnehezítette a védekezést. Átáztak a töltések, ezért éjjel-nappal szállították a követ a kőbányából a legnehezebb körülmények között is a vasútvonalakon. Az árvízvédelmi munkában becsülettel helytálltak és helytállnak a vasutasok. Pontos, lelkiismeretes munkájuk nagyban hozzájárul ahhoz, hogy kevesebb kár érte az országot, kevesebb szenvedés a lakosságot.

A megpróbáltatásnak nincs még vége. A Tisza középső és alsó szakaszán szakadatlanul folyik a munka, a védőgátak erősítése. *Az ország északkeleti részében az élet megindítása a legfontosabb.* Május 26-án a 33 helyen megrongálódott csengeri vonalon sikerült kijavítani a töltést és megindult a forgalom. A többi vonal helyreállítása lázas ütemben folyik, mert a vasutasok jól tudják, hogy az újjáépítés megkezdéséhez, az élet indulásához elengedhetetlenül fontos a vasút.



A honvédség kétéltű járműveivel mentik a lakosságot.
(MTI Foto Hadas János felvétele)



Fehér Lajos, a kormány elnökhelyettese, Dégen Imre államtitkár, az Országos Vízügyi Hivatal elnöke, valamint Lakatos Béla vezérőrnagy is ellátogattak az árvíz sújtotta területre.
(MTI Foto felvétele)

Az ifjúsági találkozó elmarad

A szakszervezet elnöksége az első napokban 150 ezer forint segélyt utalt át a Szabolcs-Szatmár megyei árvízkárosultak részére.

A KISZ KB Intéző Bizottságával egyetértésben a szakszervezet úgy döntött, hogy nem tartják meg Szombathelyen a június 28-ra tervezett vasutas, közlekedési és postás ifjúsági találkozót. A szervezésre előirányzott összeget szintén az árvízkárosultaknak juttatják.

Megindult a munkahelyeken a ruhaneműek gyűjtése és továbbítása Mátészalkára, ahol az ott működő operatív bizottság gondoskodik azok szétosztásáról.

Nagy gondot jelent ideiglenes lakhelyet biztosítani és az élet megindításához legszükségesebb eszközökkel ellátni a rászorulókat. A MÁV nélkülözhető lakókocsikat, forgalomból kivont fedett teherkocsikat diszponál az árvízsújtotta területekre. A szakszervezeti üdülőkből, a MÁV kórházból ágyneműt, takarót, fekhelyet küldenek Szabolcs megyébe. Az Utasellátó textíliával, edényekkel segít. Várják az ilyen természetű egyéni adományokat is.

A szerkesztőséghez levelek áradata érkezik a segítségadás legkülönbözőbb módozatairól. Ki-ki képességéhez mérten segíteni akar. *Minden forintért, minden ruhaneműért köszönetet mondunk azok nevében, akiktől ma még azt sem lehet elvárni, hogy köszönetet mondjanak.* A percek alatt mindenüktől megfosztott, egy élet munkáját pusztulni látó emberek lelki válsága lassan már oldódik. Kezdik derengve látni a jövőt, amelynek egy ország összefogása a biztosítéka.

Több mint félmillió forintot fizettek ki pihenőnapon végzett munkáért

A BUDAPEST FERENCVÁROSI Vontatási Főnökség szakszervezeti bizottsága által küldött információs jelentésekből olvastuk, hogy 1969 október—november és december hónapokban az utazószemélyzet részére nem jelölték ki és nem biztosították a heti pihenőnapokat, illetve a pihenőnapon végzett munkát nem számolták el.

A szakszervezeti bizottság jelzései és a területi bizottság kezdeményezése alapján vizsgálat indult a főnökségen, melynek során a budapesti igazgatóság megállapította, hogy a főnökség vezetői hiányosságokat követtek el a pihenőnapok kijelölése, kiadása, illetve annak elszámolása terén. Hiba volt, hogy a heti pihenőnapokat nem minden esetben jelölték ki előre és rendszeresen a MÁV Kollektív Szerződés 32. § 4. bekezdése szerint. Ilyenkor viszont — mivel a szolgálati főnökség nem élt a kijelölés lehetőségével — heti pihenőnapnak minden héten a vasárnap minősül. Mivel azonban a heti pihenőnapnak minősülő vasárnapokon is munkát végeztettek és a törvényes határidőn belül másik pihenőnapot nem biztosítottak (MÁV Kollektív Szerződés 28. § 1/a pont), a pihenőnapokon végzett munkát ki kellett volna fizetni.

Végül is a vizsgálat eredményeként a kérdéses három hónap alatt a pihenőnapokon végzett munka díjazása címén felmerült többlet munkabért — 522 792 forintot — a dolgozóknak utólag ki kellett fizetni. *Mindezt el lehetett volna kerülni tervszerűbb és előrelátó, a kollektív szerződés szabályait betartó intézkedésekkel, a heti pihenőnapok szabályszerű kijelölésével.*

FELTŰNŐ ÉS TANULSÁGOS ESET ez minden érdekelt vezető és dolgozó számára. A jogszabályok és mindenekelőtt a kollektív szerződés egyértelmű és minden dolgozó számára hozzáférhető eligazítást ad az ilyen és ehhez hasonló esetekre.

Az érdekelt dolgozók közül bárki, a szakszervezeti bizottság pedig saját hatáskörében minden megkérdezés nélkül az összes érintett dolgozók nevében (Mt. 15. § 2. bek.), már az első alkalommal is a munkaügyi döntő bizottsághoz fordulhatott volna. Ehelyett hónapokig tartó huzavona indult, amiben nem vitás, hogy a szolgálati főnökség hibáztatható a legnagyobb mértékben. Ilyen indokolatlan és sok dolgozó érdekeit sértő késlekedést nem szabad megengedni.

Dr. Szabó Miklós

Eredményes munka folyik a 70 éves Törekvés sportegyesületben

1900-ban lelkes munkások alapították meg a Törekvés SE-t, amely az ország első munkás és egyben első vasutas sportegyesülete lett. A Törekvés a munkás-testedzés terén úttörőmunkát végzett. *Az ország minden részébe ellátogatott, lelkesített, újabb tömegeket hódított meg a testnevelés számára.* A Törekvésben először a labdarúgást kedvelték meg, majd többen a kerékpározást választották sportágunknak, 1904-ben a birkózó és a súlyemelő, később a turisztika és a könnyűatlétikai szakosztály is megalakult.

SOK ÉLSPORTOLÓ BÖLCSŐJE VOLT...

Se szeri, se száma azoknak az élversenyzőknek, kiváló sportolóknak, akik a patinás munkásegyesületben tették meg az első lépéseket a további sikeres szerepléshez. Labdarúgók, ökölvívók, birkózók, atléták egész sora került nevesebb, nagyobb, tehetősebb egyesületekhez.

E rövid „visszapillantást" *Boér Béla,* — az egyesület elnökének segítségével tettük, aki már 12 éves korában tagja volt a „Töri" birkózó szakosztályának, s később többször magyar bajnokságot is nyert.

Élete egybeforrt a járműjavító üzemmel, a Bihari utcával, a „Töri"-vel. *A birkózóktól megszokott energiával, fáradtságot nem kímélve dolgozott és dolgozik azért, hogy a jelenlegi szakosztályok a nagyszerű elődök nyomdokába lépjenek.* A Bihari utcai kispályán találkoztunk vele. A X. kerületi TS által rendezett bajnokságban az „Északi" csapata is szerepel. A már deresedő hajú *B. Nagy László* — a régi kiváló vasutas labdarúgó, az NB III-as csapat edzője — fiatalakot megszégyenítő frissességgel kergeti a labdát. Ezt a mérkőzést figyeljük.

— Az elmúlt évben a létesítmény kezelését átvette a MÁV — mondja Boér Béla —, s így a régen vajúdó kérdés megnyugtatóan lezárult. *Hogy teljes legyen az örömünk, az MTS 400 ezer forinttal megemelte éves költségvetésünket, s ebben az évben egymillió forintot fordíthatunk a létesítmény felújítására.* A kerítés rendbehozása, a labdarúgó edzőpálya elkészítése, a vízház korszerűsítése és néhány belső tatarozás szerepel a tervünkben. *A távlati fejlesztési terveinkben pedig labdarúgó pálya füvesítése és egy sportcsarnok építése.* A minőségi és tömegsport tárgyi feltételei biztosítottak. A nyolc szakosztályban folyó munka az elmúlt években már jelentős eredményeket hozott. A labdarúgó csapat tavaly fölényesen nyert a BLASZ I. osztályban. Jelenleg az NB III. „Északközép" csoportjában pontelőnnyel és imponáló gólaránnyal az első helyen áll.

JÓ A KOLLEKTÍV SZELLEM

Az üzemi mérkőzés félidőhöz érkezett és mintegy végszóra odatoppan hozzánk B. Nagy László, a csapat edzője is.

— A csapat jó szereplése a kollektív munka eredménye — mondja. *Játékosaink kivétel nélkül az üzem dolgozói. Külön öröm, hogy munkájuk ellen sem merül fel panasz. Így az edző munkája is sokkal könnyebb.* Ami a további jó szereplést illeti, vezetők és játékosok mindent megtesznek a siker érdekében. Minden mérkőzésre lelkiismeretesen készülünk. Jósolni azonban — a bajnokság végleges kimenetelét illetően — még korai.

Az üzem dolgozói magukénak érzik az egyesületet, van „talajuk". Így a jó teljesítmény nem meglepetés. Súlylökésben *Horváth István 1969 és 1970*-ben ifjúsági magyar bajnok, *Ihász László 52 méteres kalapácsvető*, ifjúsági válogatott. Birkózásban évek óta az élvonalban szerepel a többszörös magyar bajnok *Csepela János* (ez évben Budapest-bajnokságot nyert). Ökölvívásban ifjúsági bajnok *Pálfalvi Péter, Erdősi Tibor* ifjúsági harmadik helyezett, *Bácskor Zsolt* utánpótlás válogatott, a Budapest-bajnokság harmadik helyezettje. — hogy csak a legjobbakat említsük.

A 3000 üzemi dolgozóból mintegy 1600-an sportolnak rendszeresen. A legnépszerűbb sportágban, a labdarúgásban évente megrendezik a kis- és nagypályás üzemi bajnokságokat. Indulnak a kerületben és a területi bizottság rendezvényein is. Nagy népszerűségnek örvendenek a „kihívásos" labdarúgó mérkőzések, amelyeknek sok nézője is akad. *A szakosztályok vezetői, edzői segítik az üzemi megmozdulásokat. Ilyenek pl. Molnár Pál és Kővári Rudolf atlétikai edzők.* Mintegy 400 főt mozgat meg az üzemben a természetjárás az „Ismerd meg hazádat" mozgalom keretében. Sok híve van az asztaliteniszneknek és sakknak is, amelyben szintén rendeznek üzemi bajnokságokat. Az évek óta folyó nagyszerű tömegsport-munkát segíti a szakszervezeti és sportegyesületi tevékenység jó összehangolása. A fennállásának 70. évfordulóját ünneplő sportegyesületben jó munka folyik. A „Töri" pálya felől kedvező szelek fújdogálnak.

Sz. Tóth András

Steer Antal negyedszer is magyar bajnok

A TAVASZI IDÉNYBEN a magyar birkózók jónéhány hazai versenyen bizonyíthatták tehetségüket. *Még javában dühöngött az elmúlni nem akaró tél, amikor március végén az FTC rendezésében sorrakerülő „Szalai Imre" emlékversenyen szőnyegre léphettek legjobbjaink.* Áprilisban két nagy jelentőségű összecsapás jelentette az újabb erőpróbát. A Magyar Birkózó Szövetség hazánk felszabadulásának 25. évfordulója alkalmából rangos versenyt rendezett, amelyen a hazai élgárdán kívül román, szovjet, csehszlovák, lengyel, bolgár és jugoszláv versenyzők indultak. Április 11-én és 12-én a BVSC elsőízben rendezte meg a „Szilvásy Miklós" emlékversenyt.

Ilyen „bemelegítés" után került sor a Budapest-, majd a magyar bajnokságra. A BVSC versenyzői minden versenyen szerepeltek és jelentős eredményeket értek le. A sikerekről a legilletékesebbet, *Pintér István mesteredzőt* kérdeztük meg.

— A mintegy 10 éves lelkiismeretes munka eredménye immár tartós sikereket jelent — kezdte a beszélgetést *Pintér István.* A 90 százalékban saját-nevelésű versenyzőink, főleg az élgárda tagjai, nem vettek „vándorbotot" a kezükbe, s a katonaévek letöltése után, továbbra is a BVSC színeiben szerepelnek. *A „Szalai Imre" emlékversenyen Steer Antal első, Laták Attila, Pintér István és Hornyák József második helyet ért el. A Felszabadulási emlékversenyen Laták Attila szabadfogásban, Vass Sándor pedig kötöttfogásban végzett az első helyen. A Szilvásy Miklós emlékversenyen Steer, Pintér és Turba az első, Ivanics és Csábi a második helyet szerezte meg.* A Szalai és a Szilvásy emlékversenyen a jó egyéni teljesítmények csapatelsőséget is jelentettek, és egy évre a vándordíjak birtokosai is versenyzőink. A Budapest-bajnokságon is sok örömet szereztek birkózóink. *A szabadfogásban Laták Attila, kötöttfogásban Hornyák József és dr. Darabánt Iván került az első helyre.* Itt kívánom megemlíteni, hogy a Törekvés SE nagyszerű kötöttfogású versenyzője, Csepela János elnyerte a „Budapest Bajnoka" büszke címet. Második helyet ért el szabadfogásban Csábi Árpád és dr. Mensch Henrik, míg kötöttfogásban Vass Sándor, Turba László, Pintér István és ebben a fogásnemben is dr. Mensch Henrik versenyzőnk. A csapatversenyt is a BVSC csapata nyerte a Honvéd és a Vasas együttese előtt.

A MAGYAR BAJNOKSÁG szabadfogásában három második helyet értek el sportolóink *Varga István, Csábi Árpád és Laták Attila szerzett ezüstérmet, a kötöttfogásban a Világ- és Európa-bajnokság második helyezettje, Steer Antal pedig sorrendben negyedszer szerzett aranyérmet. Pintér István második helyen végzett,* míg Turba László, Vass Sándor és dr. Darabánt Iván az értékes bronzéremmel dicsekedhet. *Ebben a fogásnemben a Debreceni Vasutas Sport Klub birkózói is jól szerepeltek:* Szabó Lajos második, Fodor Imre a harmadik helyet érte el.

A június 10-én, Berlinben kezdődő Európa-bajnokságra három BVSC versenyző készül a tatai edzőtáborban. Amennyiben felkészülésüket és szereplésüket sérülés nem zavarja, *Steer Antaltól, Laták Attilától és Vass Sándortól* jó eredményt vár a kitűnő munkát végző mesteredző.

Sz. T.



HANGVERSENY A VÁCRÁTÓTI BOTANIKUS KERTBEN

A múlt nyáron nagysikerű hangversenyt rendeztek a vácrátóti botanikus kertben. Ez évben különös tekintettel a tavalyi érdeklődésre — ismét hangversenyt rendeznek itt. *Június 6-án 19 órás kezdettel a debreceni MÁV Filharmonikus Zenekar Németh Gyula vezényletével ad koncertet, augusztus 1-én pedig ugyancsak 19 órakor a Magyar Állami Hangversenyzenekar Ferencsik János vezényletével szerepel.*

R. S.

JUBILEUMI BÉLYEGKIÁLLÍTÁS

A dunakeszi járműjavító művelődési házában jól sikerült bélyegkiállítást rendeztek. A Magyar Bélyeggyűjtők Országos Szövetsége által nyújtott segítséggel szép és tetszetős volt az évfordulóval kapcsolatos és Lenin életútját bemutató kiállítási anyag, amelyet már a megnyitás napján sok száz érdeklődő tekintett meg.

Szőnyi Lajos

Könyvismertetés

A KÖZGAZDASÁGI ÉS JOGI KÖNYVKIADÓ ízléses kiadásban jelentette meg „A vasutakról szóló törvény" című könyvet. A kötet a vasutakról szóló 1968. évi IV. törvényt, a magyar forradalmi munkás-paraszt kormánynak a törvény végrehajtására kiadott 40/1968. sz. rendeletét és a törvény miniszteri indoklását tartalmazza.

Hazánkban a vasúttal kapcsolatos első intézkedés az 1836. évi XXV. törvény volt, amely tizenhárom útvonalra adott felhatalmazást vasútépítési engedély kiadására. A Pest-Vác közötti első gőzvontatású vasútvonal megnyitására ettől számított tíz év múlva 1846-ban került sor.

A vasútra vonatkozó jogszabályok jelentős részét még az elmúlt század második felében, vagy századunk első felében alkották, így azoknak túlnyomó hányada a kapitalista társadalmi rendszer sajátosságait tükrözi. *A vasút szocialista gazdaságunknak döntően fontos része, a népgazdaság legjelentősebb közlekedési ága.*

A vasútra vonatkozó jogszabályalkotásunk elmaradt szocialista jogrendszerünk általános fejlődésétől. A felszabadulás után egyes részletkérdések szabályozására sor került ugyan, de egyre inkább érezhetővé vált a vasúttal kapcsolatos jogszabályok felülvizsgálatának, illetve egy új, átfogó törvény alkotásának szükségessége. A vasúti törvény előkészítése alkalmával az egyik elvi célkitűzés az volt, hogy a korábbi jogszabályokból át kell venni a ma is érvényesíthető rendelkezéseket, a szocialista viszonyainkkal össze nem egyeztethető rendelkezések helyett pedig megfelelő újakat kell alkotni.

A VASÚTI TÖRVÉNY ÖSSZHANGBAN ÁLL az új gazdaságirányítási rendszer célkitűzéseivel és alkalmas a közlekedéspolitikai koncepcióban rögzített fejlesztési törekvéseknek a vasút területén történő megvalósítására. *Olvasóink figyelmébe ajánljuk a könyvet azért is, mert — címén túlmenően — ismerteti a közlekedés- és postaügyi miniszter, valamint az építésügyi és városfejlesztési miniszter együttes rendeletét a nyomvonal jellegű vasúti létesítmények hatósági engedélyezéséről, továbbá a magyar vasúti személy-, poggyász- és expresszáru díjszabást, végül a vasút árufuvarozási szabályzatát.*

— th

Új étterem, új automaták

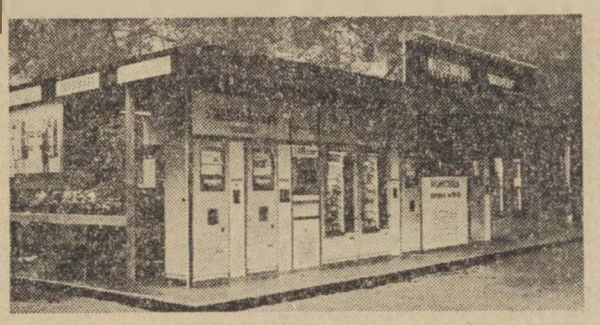
Május 22-én, pénteken délután Tóth László, az Utasellátó Vállalat főigazgatója ünnepélyes külsőségek között adta át rendeltetésének a Széchenyi-hegyi Úttörővasút végállomása mellett újjáépült 6-os számú éttermet.

A legkorszerűbb követelményeknek megfelelő, reprezentatív üzem termeiben és teraszán 480 vendég étkezhet, szórakozhat. A korszerűsítés során lehetőség nyílt arra is, hogy az újonnan létesített úgynevezett kisteremben zárt körű, illetve reprezentatív rendezvényeket is vállaljon az Utasellátó. Az új étterem reggel 9-től este 22 óráig tart nyitva.

A Budapesti Nemzetközi Vásáron sajtótájékoztatón mutatta be az Utasellátó Vállalat, a dán Wittenborg és az olasz Frigomat cég az új automatákat, amelyekből 2 forintos érmék bedobásával frissítőket, hideg- és meleg ételeket, presszókávét, valamint fagylaltot lehet „vásárolni".

A nagyobb pályaudvarokon kívül ilyen automatákat szerelnek fel a közeljövőben az Északi Járműjavító Üzemben is, de amint azt az Utasellátó vezetőitől megtudtuk, az elkövetkezendő időkben növelni kívánják Pesten és vidéken az automaták számát.

Képünkön a presszókávé, hideg- és meleg étel, üdítőital, valamint a fagylaltkészítő automata látható.

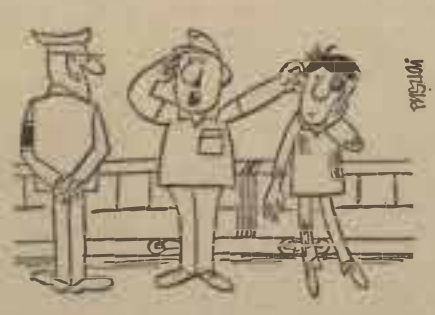




KOCSIRONGÁLÓK



— Új berendezés a vasúti kocsiban, amely megvédi önmagát a rongálóktól.



— Elcsíptem egy kocsirongálót. Amíg ideértünk, nevelésben részesítettem és egy kissé ő is megrongálódott...

(Pusztai Pál rajzai)

HÍREK

— **A Lenin-centenáriumi ünnepségek keretében a MÁV** Tisztképző Intézetben dr. Horst Süssenkach, a berlini Humboldt egyetem docense és dr. Carl-Jürgen Strais egyetemi tanár a lenini tanítások és elvek jelentőségéről, valamint az NDK gazdasági fejlődéséről tartott előadást.

— *Lökösháza—Kétegyháza állomások között üzembe helyezték az önműködő térközbiztosító, valamint Lökösháza állomáson a domínó-rendszerű biztosító berendezéseket.*

— *A debreceni járműjavító dolgozói* a jubileumi munkaversenyt tovább folytatják. Fő feladatként jelölték meg és vállalták a termelékenység további növelését, az anyagtakarékosságot és üzembiztonságot. A versenyhez az üzem műszaki és adminisztratív dolgozói is csatlakoztak.

— **A Szakma Ifjú Mestere** címet 21 fő érte el a debreceni járműjavító fiatal munkásai közül, akik 8 arany, 7 ezüst, 6 pedig bronz fokozatú minősítést szereztek.

— **Kocsifosztogató bandát ítélt el** a Hatvani Városi Bíróság. Csobor József 24 éves büntetett előéletű hatvani lakost háromévi és hathónapi, Magyar Dánielt 10 hónapi, két fiatalkorú társukat egyévi, illetve 16 hónapi szabadságvesztésre ítélték.

— **65 veterán kapta meg a** hatvani vasúti csomóponton a Felszabadulási Jubileumi Emlékérmet. Köztük van Szarvas László kocsirendező, Polgár József raktárnok és Tusor János értesítő is, akik a felszabadulást követő időkben fegyveresen is helytálltak.

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Volosinovszki János, B. Tóth József, Czeglédi Sándor Debrecen; dr. Halász István Tapolca; Szép Ferenc, Séra Albert Szolnok; Pacz József Curtici; Szűcs Ferenc Hatvan; Pintér Lajos Vácrátót; dr. Bánkfalvy Gyula Szeged; Végh Gyula Rákosrendező: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Nagy József Balassagyarmat, Pintér Lajos Vácrátót: **Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.**

P. M. Pusztaszabolcs: Vonatkéséssel kapcsolatos panaszát kivizsgáltuk. Ennek megszüntetése érdekében a pécsi igazgatóság forgalmi osztálya intézkedik.

Az árvízkárosultak megsegítésére tett felajánlásaikról sokan értesítették szerkesztőségünket. Az árvízkárosultak nevében köszönetet mondunk, de a leveleket — mert nagyon sok érkezett hozzánk — helyhiány miatt közölni nem áll módunkban!

A HIVATALOS LAPBÓL

A Hivatalos Lapból a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket:

20. szám: 106 225/1970. 4. C. A MÁV szervezeti egységei 1970. év végi részesedésének változó keretrészére jogosító feltételek meghatározása.

12 266/1970. BVKH. I. 1970. évben működő utazási irodák.

21. számból: 109 218/1970. 8. C. Az 1970/71. évi menetrend életbeléptetése.

LAKÁSCSERE

— **Elcserélném** 306 négyszögölön levő két szoba összkomfortos házamat Nagy-Budapest területén 100 négyszögölön felvő szobakonyhás házért. Cím: Papp János, Gyömrő, Arany János u. 57. Megtekinthető: vasárnaponként.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
Budapest VI., Benczúr utca 41.
Telefon városi: 229—672,
üzemi: 12—77
Kiadja és terjeszti a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest VII., Rákóczi út 54.
Telefon: 224—319
Felelős kiadó: Gábor Márton, a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszám: 75.915.001—40
Szikra Lapnyomda

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASÚTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XIV. ÉVFOLYAM, 12. SZÁM Ára 40 fillér 1970. JÚNIUS 17.

Műszaki fejlesztésre 400 millió forint

A pécsi igazgatóság ez évi korszerűsítési programja

A MÁV pécsi igazgatósága az idén jól átgondolt állóeszköz-fejlesztési programot hajt végre. Ez a program szoros összhangban áll a kormány hosszabb távlatra érvényes közlekedéspolitikai koncepciójával.

A műszaki fejlesztésre — elsősorban a fővonalak korszerűsítésére — ebben az évben több mint 400 millió forintos beruházási hitelt kapott a pécsi igazgatóság. Ebből az összegből mintegy 270 millió forintot fordítanak a vasútvonalak, hidak korszerűsítésére.

Az egyik legfontosabb feladat: a Szabadbattyán—Murakeresztúr közötti vonal felújítása, illetve átépítése.

Ezen a vonalon teljesen új felvételi épületet kap Szántód—Kőröshegy állomás. Itt aluljárót építenek a gyalogosoknak, s a peronról is aluljárón át juthatnak az utasok a vonatokhoz. A munkálatok előreláthatóan év végére fejeződnek be. Balatonlelle felső állomáson szintén gyalogaluljáró épül, amit még ezen a nyáron — június második felében — átadnak rendeltetésének.

Megkezdődött Balatonfenyves állomás felújítása is. Itt a tervbe vett aluljárón kívül — amely év végére készül el — jövőre új felvételi épület létesül. A nyári idény elmúltával hozzákezdenek Balatonboglár állomás teljes átépítéséhez. Ez a munka 1971 júniusára befejeződik.

A dombóvár—bátaszéki vonal korszerűsítése még tavaly elkezdődött, s ezek a munkálatok az idén tovább folytatódnak.

A Godisa—Szentlőrinc közötti vonalrész átépítése szintén küszöbön áll, ehhez persze szükség van az abaligeti új alagút kutatófúrásának eredményeire.

A munka terv szerint halad.

A Pécsbánya rendező pályaudvar és Magyarboly közötti vonal korszerűsítésének előkészületi munkálatai ugyancsak jó ütemben haladnak. Ugyanez a helyzet Kaposvár és Siófok állomások teljes rekonstrukciójával kapcsolatban.

Az említetteken kívül: több állomáson szükség volt az elavult felvételi épületek felújítására, az elégtelen vagy hiányzó várótermek építésére. Ezt az utazóközönség és a vasúti személyzet évek óta ismétlődő panaszai is tükrözték. *Ebből a szempontból nincs már ok panaszra Lengyeltóti, Városdombó, Somogyvár és Kaposszekcső állomásokon, illetve megállóhelyeken.* Az igazgatóság további anyagi erőfeszítéseket tesz az ilyen igények kielégítésére. Amint megindul például a munka Balatonboglár állomáson, az ott levő gyalogfelüljárót elbontás után Kaposvárra viszik, hogy — a városi tanács megrendelésére — a Cseri úti átjárónál állítsák fel.

Hathatós intézkedések történtek az állomások és megállóhelyek térvilágításának tökéletesítésére. *Mintegy kétmillió forintos költséggel — még az idén — Dunaújváros, Magyarboly, Sárbogárd, Murakeresztúr, Marcali, Sellye állomásokon és Kulcs megállóhelyen sor kerül erre.*

Az utazás kényelmét szolgálják a Pécs és Dombóvár állomáson felszerelésre kerülő előfűtő telepek. Ki kell építeni ehhez természetesen a megfelelő csőhálózatot is. Ezután már — a Nagykanizsa állomáson bevált módszer szerint — télen jól előfűtött szerelvényekbe szállíthatnak be az utasok.

A pécsi igazgatóság területén év végéig 4 hatrészes, a mellékvonalakra rendszeresített, korszerű motorvonatot állítanak üzembe.

A tetszetős, piros színű, 70—100 kilométer sebességű, 60 első- és 296 másodosztályú ülőhellyel ellátott szerelvényekből kettő a Pécs—Bátaszék, kettő pedig a Kaposvár—Tolna—Mőzs közötti vonalon közlekedik majd. Jövőre újabb négy ilyen szerelvényt kap a pécsi igazgatóság.

A kulturált utazás feltételeinek javítására Pécs, Dombóvár, Kaposvár, Siófok és Dunaújváros állomásokon nagy teljesítményű takarítóberendezéseket rendszeresítettek. Ezek a gépek a takarítószemélyzet munkakörülményeit is javították.

Pécs állomáson jelenleg 40 csomagmegőrző automata működik. Ezek igénybevétele olyan nagy, hogy további automaták felszerelését is tervbe vette az igazgatóság. Az Utasellátó pedig étel- és italárusító automatákat állít fel több állomáson, köztük Pécsett, Dombóvárott és Kaposvárott.

Az utazás biztonságának fokozása ugyancsak fontos szerepet kapott a műszaki fejlesztési programban. Az átépítés alatt álló balatoni vonalon, Kiscséripuszta állomáson már dominó rendszerű biztosítóberendezés működik. *Ilyen berendezés üzemel Rétszilas és Simontornya állomásokon is. Felszerelését pedig most végzik Balatonaliga, Balatonszabadi—Sóstó, Zalaszentjakab és Nagyrécse állomásokon.* A biztonságot fokozzák ezenkívül a Pécs, Pécs-külváros, Pécs rendező, Gyékényes, Komló, Mohács, Nagyharsány, Siklós, Harkányfürdő, Dunaújváros állomáson felszerelt, illetve felszerelésre kerülő váltókulcs-azonosító berendezések.

A vasúti—közúti kereszteződéseket, a vasúti útátjárókat egyre több helyen védik kézi kezelésű sorompók helyett a sokkal korszerűbb, biztonságosabb, gazdaságosabb fénysorompók.

Egy részüknél a fényjelzést félsorompóval is kiegészítik. A balatoni vonalon Szabadbattyán—Kiscséripuszta—Lepsény—Balatonaliga—Balatonszabadi—Siófok, továbbá Zalaszentjakab—Nagyrécse—Nagykanizsa, valamint Balatonkeresztúr—Kéthely és Szigetvár—Darány állomások között szerelnek fel fény-, illetve félsorompókat.

A beruházási programban jelentős helyet kapott a vasúti dolgozók igényeit kielégítő szociális ellátottság javítá-

(Folytatás a 3. oldalon)

Az élet újra kezdődik

AZ ÁR ELVONULÁSA UTÁN A SZAMOSKÖZBEN



A debreceni igazgatóság dolgozói Tunyog matolcs állomás sínhálózatának helyreállításán dolgoznak.

Mielőtt elindultunk a Szamosközbe, úgy képzeltük el ezt a riportot, hogy az ott élő árvízkárosult emberek visszatért hitéről, bizakodásáról sikerül majd képet festeni. Jogosan, megalapozottan gondolhattunk erre, hiszen — amint arról már lapunkban is beszámoltunk — egész társadalmunk késedelem nélkül összefogott a bajbajutottak megsegítésére, a károk mielőbbi helyreállítására. *A MÁV például azonnal a helyszínre küldte operatív bizottságát, melynek ténykedése az első pillanatoktól kezdve igen hasznosnak, eredményesnek bizonyult.*

Szóltak a beszámolók ezenkívül arról is, hogy a kormányszintű intézkedésekkel egyidőben segítséget ajánlott fel szinte kivétel nélkül minden vállalat, intézmény, gyár, szövetkezet és a hatalmas anyagi erőforráshoz méltán járult hozzá az ország lakosságának sok millió forintot kitevő adománya is.

Mindennek eredményét lépésről lépésre tapasztaltuk utunk során. Ennek ellenére mégis azt hangsúlyozzuk inkább: még többet kell tennünk azért, hogy a hajlékuktól és minden egyéb értéküktől megfosztott emberek hittel, bizakodással, kedvvel kezdhessék újból az életüket. Mert a legtöbb helyen — akiknél jártunk, akikkel találkoztunk — sírva kérdezték: — *Mondják, lehet egyáltalán az életet újra kezdeni? Több évtized munkája után . . .?*

Lehet, sőt: kell. Őszre — ez az ígéret hangzott el — felépülnek a házak, felépülnek akkor is, ha ezt a károsultak közül sokan most még el sem tudják hinni.

Hogy minél előbb udvaraikra, portáikra is eljuthasson a mindenünnen elindított segítség — nem csupán a kisebb, legszükségesebb adomány, hanem a romokat feltámasztó igazi, hatalmas erő — ahhoz még többet kell tennünk. *Mindenekelőtt sok-sok dolgos kézre, társadalmi munkásra van szükség.*

Pályaépítők

Május 31-én, vasárnap mintegy háromszáz debreceni vasutas tartott árvízi műszakot Fehérgyarmat térségében. Ott volt közöttük Szegedi Nándor, a MÁV igazgatóság vezetője is.

Akkoriban még gyakori látvány volt — Tunyogmatolcstól Zajtáig — a levegőben lógó vasúti sín és talpfa, hiszen a töltést számtalan helyen kavicságyastól együtt elvitte a víz.

A megfeszített munka eredményeként június 4-én reggel, 7 óra 32 perckor Mátészalkáról elindult Fehérgyarmatra az első személyvonat. (A csengeri vonalon egy héttel előbb, május 27-én állt helyre a forgalom.) A pályafenntartás helyi és máshonnan oda irányított munkáscsapatai — köztük a nyíregyházi pályafenntartási főnökség gépesített szakasza, Nagy Ödön külső pályamester vezetésével — azóta már Felsőgyarmat és Zajta között igyekszik használhatóvá tenni a vasutat. Az építkezésekhez nélkülözhetetlen anyagok mégiscsak vasúton juthatnak el célszerűen, nagy mennyiségben a Szamosköz falvaiba, községeibe.

A legsúlyosabb károkat szenvedett családok azonban egyelőre csak egyéni tragédiájukat érzik. A kisírt szemek nem látnak túl a saját ház romjain . . .

Nyaralnak a gyerekek

Igen. még sok az elkeseredett ember. Ezeket nem vigasztalta az sem, hogy gyermekeiket nyaralni vitték messzi, békésebb tájakra. *A MÁV operatív bizottságának tagjai személyesen mentek el minden károsult vasutas családhoz a gyerekekért. A szülők ugyan önként adták beleegyezésüket a nyaraltatáshoz, de — aminek rendes körülmények között biztosan örülnének —, most a gyerekek hiányát is fájdalmasnak érzik, pedig otthon még úgy sem maradt, ahová esténként lefektessék őket . . .*

— Huszonegy kislányt küldtünk a MÁV kaposvári nevelőintézetébe — mondja Orgován László, aki a vasutas szakszervezetet képviseli az operatív bizottságban. — A bodrogolaszi nevelőintézetben tizenkét fiút helyeztünk el.

A bizottságnál különben naponta sokan érdeklődnek az ország különböző szolgálati helyeiről: kaphatnának-e nyaraltatásra kisebb-nagyobb gyermeket vasutas szülőktől? Teljes ellátásról, ruháról, kényelemről gondoskodnának. De sok szülő azt mondja: „a gyerek maradjon családjánál a bajban."

A tanácsi szervek hasonló akciója révén, amit a Felső-Tisza vidék mintegy harminc községében bonyolítottak le, az operatív bizottság közvetítése nyomán mégis kaptak a debreceni járműjavító dolgozói száz gyereket . . .

Mátészalkára özönlik az építőanyag.

— *Naponta kétszázzal több a leadási kocsi, mint máskor — halljuk Pongrácz Antaltól, a csomópont főnökétől. — A hiba csak az, hogy nehezen, vontatottan megy a kirakás. Sem az AKÖV, sem a TÜZÉP nem rendelkezik elég munkaerővel.* Kevés a gépjármű is ehhez a feladathoz, pedig jelenleg 112 teherautó végzi a fuvarozást.

Rakodási gondok

Felsőbb intézkedésre Mátészalkán százezer tonna építőanyagot kell tárolni, azon a tetemes mennyiségen kívül, amit közvetlenül az árvíz sújtotta területre irányítanak. Erre biztonsági okokból van szükség: ha az utánpótlásban bármiféle akadály keletkezne, legyen mihez nyúlni. Az építkezések ütemét, ha megindul a jól szervezett munka, semminek sem szabad lassítania.

— Csenger állomásnak például kétszázezer tonna anyagot kell sürgősen fogadnia — jegyzi meg Pongrácz Antal. — Naponta máris 120 kocsit küldünk. Fehérgyarmatra száz tengellyel indítottuk az első tehervonatot . . .

A szalkai TÜZÉP-nél azonban látogatásunk napján ötvenhét kocsi kirakatlanul maradt. *Az állomás közelében gyorsított tempóban épül már egy újabb, 600 méter hosszú rakodóvágány, amely az ágerdei vonalból ágazik ki.* Az almatároló úgynevezett olajvágányát szintén meghosszabbítják, mintegy 150 méterrel, hogy oda is beállíthassák az érkező vagonokat kirakás céljából. Fehérgyarmat naponta körülbelül 1000, Vásárosnamény 460. Csenger 670, Tunyogmatolcs 200 vagon építőanyag fogadására alkalmas, ha lenne elég munkaerő a rakodás lényeges gyorsításához.

A Szovjetunió segítsége

Tóth Ferenc, a Szabolcs-Szatmár megyei tanács ipari és közlekedési osztályának vezetője személyesen kereste fel a mátészalkai csomópont vasutasait. Elmondotta, hogy a Szovjetunió nagy mennyiségű cementet. félmillió köbméter útépítő követ küld az árvíz-sújtotta magyar területre. Ezenkívül felajánlott annyi faanyagot — gerendákat, szarufákat stb. — amennyi az összes árvízkárosult házának felépítéséhez szükséges.

— Ez is megköveteli a rakodás gyorsítását.

— Valóban így van — válaszolt a megyei tanács osztály-

(Folytatás az 5. oldalon

Magasabb színvonalra kell emelni a szakmunkásképzést

A szakszervezet elnöksége az elmúlt héten megtartott ülésén a vasút területén folyó szakmunkásképzéssel, valamint a vasutas művelődési intézmények politikai és kulturális tevékenységével foglalkozott.

A szakmunkásképzésről szóló intézkedési terv a többi között kimondja, hogy a szakmunkásképzést magasabb színvonalra kell emelni, s ez csak széles körű társadalmi összefogással valósítható meg. Ezért szükséges — hangsúlyozta a határozat —, hogy valamennyi szakszervezeti szerv az állami és társadalmi szervekkel együttműködve az eddiginél nagyobb segítséget nyújtson a szakmunkásképzéshez. Felvilágosító munkával, pályaválasztási tanácsadásokkal, üzem- és iskolalátogatások szervezésével el kell érni azt, hogy minél több vasutasszülő gyermeke és a MÁV-nevelőotthonokban nevelkedett fiatal jelentkezzen a vasúthoz szakmunkástanulónak. A szakszervezeti bizottságok vegyenek részt a jelentkezők kiválasztásában.

A szakmunkásképzésről szóló határozat előterjesztése után az elnökség a vasutas művelődési intézmények helyzetével és az intézményekben folyó politikai, kulturális és felvilágosító munkával foglalkozott, majd ezután Szabó Antal főtitkár számolt be a két elnökségi ülés között végzett munkáról.

Szegednél még tart a védekezés



Homokzsákok védik Szeged Tisza pályaudvar teherforgalmi részét. A víz nagyon sok rakodóvágányt már elöntött.
(Tudósítás az 5. oldalon.)
(MTI Fotó: Kunkovács László felvétele.)

ÜNNEPI KÖNYVHÉT

Az ünnepi könyvhéten ellátogattunk az Északi Járműjavítóba. Éppen ott találtuk az ebédlő előterében kialakított árusítóhelyen a Művelt Nép Könyvterjesztő Vállalat megbízottját is, Fekete Gyöngyit.

— Olyan nagy a forgalom — mondotta —, hogy el kellett jönnöm a központból segíteni. *Zelenák István vasútőr, aki már negyedik éve foglalkozik itt a könyvek terjesztésével, Kőbánya, vagyis a X. kerület 135 üzemi könyvbizományosa közül a legeredményesebben dolgozik.* Az utóbbi évben például 160 000 forintot forgalmazott. Ebből 36 000 forintot tett ki az általa eladott műszaki könyvek értéke. A Kossuth Könyvkiadó politikai műveinek terjesztését csak a múlt év második felében vette át, mégis eladott 17 000 forint értékű könyvet ez utóbbi kiadványokból.

A SIKER TITKA

Zelenák István szerény fiatalember. Nehéz lenne hirtelenében megmondani, hogy a vásárlók vajon általa kedvelték-e meg a könyveket, vagy a könyvek által kedvelték meg őt. Bizonyára így is, úgy is helytálló lenne a jellemzés. *Saját véleménye szerint a siker titka csupán abban rejlik, hogy a könyvek változatosak, a dolgozók érdeklődési köre szüntelenül növekszik, és a jó könyvet nem nehéz eladni.* Ezenkívül kétségtelenül sokat számít a szakszervezeti bizottság és aktivistáinak segítsége is, melyet a terjesztőnek nyújtanak.

— A könyvhéten emelkedett-e a forgalom?

— Igen. Négy nap alatt mintegy tízezer forintért vásároltak könyvet a járműjavító dolgozói — hangzik a válasz. — Lényegében ezzel le is zárult a heti vásár, mert elfogyott minden újdonság. Számításom szerint most már ismét a szokásos lesz a napi bevétel.

Arra a kérdésre, hogy mi nincs, mi nem kapható az üzemi „könyvesboltban", a böngészők felelnek.

KÁMASZUTRA

Hajpál László lakatos társalgási nyelvkönyveket, szótárakat keres, de már nem jutott neki. Karáth József, a XII. osztály motorszerelője nyúltenyésztési szakkönyv iránt érdeklődik. Gál János, a technológiai osztály műszaki ügyintézője sem kapott már A második világháború képei című kötetből.

— Hiába, huszonötöt igényeltem, kettőt kaptam, de száz is elkelne ebből a nem olcsó, de rendkívül érdekes könyvből — jegyzi meg Zelenák István.

S nincs már egyetlen mű Szilvási Lajostól, az üzemi dolgozók legnépszerűbb írójától, Molnár Gábortól, Berkesitől, a képes politikai és gazdasági világatlaszokból. Felsorolni is nehéz lenne, mennyi hiányzó könyvet említenek a vásárlók, akik között olyanok is akadnak, mint Pápai Ernőné: egyetlen hónapban ötszáz forintot fizetett ki könyvekért.

— És maga mit keres? — kérdezzük egy fiatalasszonytól, aki darukezelő az egyik szerelőcsarnokban.

— A kámaszutrát — válaszolja. — A szanszkrit irodalomban ez a szerelem tankönyve. Már láttam az újabb kiadását, kétszáztizenhat forint az ára. Szeretném megvenni...

(kovács)

Vasutasok Vietnamért

A vietnami nép sohasem feledi el a magyar vasutasok segítségét



Dinh Can és Rékasi István.

A tavaszi napsugár mintha szolidáris lenne velünk, s derűs táncot jár a Magyar Szolidaritási Bizottság irodájában.

Mátyás László, a Béketanács alelnöke, a bizottság titkára fogadja a vasutas küldöttséget. Őszinte megilletődéssel nézegeti a sokezer aláírást tartalmazó, vörös borítású, díszes könyveket, melyekben a budapesti szolgálati helyek — többi között *a Landler Jj., MÁV Gépjavító, Bp. Angyalföldi Pft. Főn. Bp. Igazgatóság, és Bp. Nyugati pu. dolgozói tiltakoznak a hős vietnami népet sújtó embertelen háború ellen.* Látszik, alig hisz a szemének, amikor a vasutasok ajándékát, segítségét, a 400 ezer forintos önkéntes felajánlásokból összegyűlt összeget meglátja, majd közösen indulunk tovább, a vietnami követségre.

Nguyen Dinh Can, a követség titkárának üdvözlése után Rékasi István, a budapesti területi bizottság titkára keresetlen szavakban fejti ki minden vasutas nevében a segíteni akarást, az együttérzést és a vietnami nép iránt érzett tiszteletét, azért, hogy hosszú éveken át ellenáll az amerikai hadigépezet minden erejével szemben. Átadja a munkásakkal aláírt dokumentumot, a könyveket és a 400 ezer forintról szóló ajándékozó levelet.

Dinh Can nagyszerű franciassággal válaszol, és hosszan kezet ráz *Rékási Istvánnal*, majd a küldöttség tagjaival, a legnagyobb összeget gyűjtő szolgálati helyek szbtitkáraival: *Tófalvi Istvánnal, Siska Lászlóval és Ratzky Ferenccel.* Meghatódva köszöni meg a támogatást, együttérzést és többször is hangsúlyozza: „kérem, értesítsék a magyar vasút valamennyi dolgozóját arról, hogy a vietnami nép sohasem feledi el a magyar vasutasok segítségét!".

— gj —

VASUTASNAP AZ NDK-BAN

Négy városban aratott sikert a Törekvés táncegyüttes

Hazai bemutató az árvízkárosultak javára

A MÁV Északi Járműjavító Törekvés Művelődési Központ táncegyüttese június 7-én elutazott a Német Demokratikus Köztársaságba, hogy — a schwerini vasútigazgatóság területi szakszervezeti bizottság meghívására — részt vegyen a német vasutasnap alkalmából rendezett XII. ünnepi munkásjátékokon. Az együttes tagjai új műsorral készültek fel az útra, s az NDK négy városában szerepeltek.

Elutazás előtt új műsorukat itthon is bemutatták, s az előadás teljes bevételét — több mint 4000 forintot — az árvízkárosultak javára ajánlották fel. Részt vett a bemutatón *Klaus Patowsky*, az NDK budapesti nagykövetségének kulturattaséja is, s a látottak alapján forró sikert „jósolt" a táncegyüttesnek.

A siker valóban forró volt, mind a négy városban, ahol együttesünk fellépett. Június 10-én Rostockban szerepeltek, másnap Wittenburgban, majd Schwerinben délelőtt is, délután is adtak műsort az úgynevezett kongresszusi csarnokban. *A délelőtti programban közösen szerepeltek a Theodor Körner együttessel és egy szovjet kulturgárdával, de következő műsoruk, — amelyet a schwerini vasutasok részére rendeztek — teljesen önálló volt és az egész estét betöltötte.* Szombaton még egy ilyen fellépés következett Güstrowban, majd vasárnap, június 14-én, nézőként vettek részt együttesünk tagjai a XII. ünnepi munkásjátékok további előadásán, Schwerinben. A helyi vasútigazgatóság vezetői ezután közös baráti esten látták vendégül őket a Theodor Körner együttes tagjaival együtt.

A kitűnő szereplés, a jól összeállított műsor táncegyüttesünk valamennyi tagjának színvonalas tudását, felkészültségét igazolta. Hozzájárult a sikerhez Madarász Katalin népdalénekes művészi egyénisége is.

— k —

Munkásakadémiák a Landler Járműjavítóban

A tudományos ismeretterjesztés legmagasabb formája a munkásakadémia. *A Landler Jenő Járműjavító Üzemben tíz évvel ezelőtt szervezték meg az első tagozatokat.* A kezdeti időszak nehézségei után emelkedett a színvonal, s a részvevők száma. A tagozatok változatossá, vonzóvá váltak. *Nagy segítséget jelentett, hogy a TIT olyan előadógárdát biztosított, akik kitűnő pedagógiai érzékkel, jó felkészültséggel végezték munkájukat.*

Az 1969/70. évi munkásakadémiákat ünnepélyes külsőségek között május 20-án fejezték be. A nagy létszámú hallgatóságnak mintegy kéthurmada megjelent a művelődési házban. De nemcsak a hallgatók, hanem a pártszervezet, szakszervezeti bizottság, a gazdasági vezetés, a művelődési ház, a TIT is képviseltette magát.

Galaschek Ferenc a művelődési ház megbízott igazgatója ismertette a 10 év eredményeit, majd Vereckei János adott tájékoztatást az elmúlt évről. Ebből néhány adat: 6 tagozattal indult a munkásakadémia 304 fő részvételével. Az év folyamán 21 esetben filmvetítéssel, 15 esetben epidiaszkóppal, 10 esetben diafilmmel szemléltették az előadásokat. A szorgalmas látogatásért 201 hallgató kapott oklevelet, a különlegesen aktív hallgatók közül pedig 34-en könyvjutalomban részesültek. Külön szeretettel és elismeréssel emlékeztek meg *dr. Knoll Imre* egyetemi docensről, aki immár 15 éve megszakítás nélkül vezeti a műszaki tagozatot.

A bensőséges ünnepély után a „Modern Monte Christo" című filmet levetítették a részvevőknek.

T. B.

A sínek az országokat, az eszperantó nyelv a népeket köti össze!

Ez volt a jelmondata a Nemzetközi Vasutas Eszperantó Szövetség kongresszusának, amelyet május 16—22-ig a kéklő Adria partján fekvő ősi városban, Riminiben tartottak.

A szakmai rendezvények alkalmával igen érdekes előadást hallhattak a részvevők eszperantó nyelven az olasz magánvasutak szintbeli pályakeresztezéseinek biztosítóberendezéseiről. *A minden nemzet fia számára egyaránt érthető előadás mellett eszperantó nyelvű színes filmeket is mutattak be, melyek segítségével a nézők megismerkedhettek a norvég vasúti és hajóközlekedés együttműködésével, az olasz vasutak jelenleg leggyorsabb mozdonyával, a „Teknőc"-cel, mely óránként 250 kilométeres sebességgel közlekedik.*

A különböző szakmai bizottságok beszámoltak a múlt évi kongresszus óta végzett munkájukról. *Legjelentősebb a szótárbizottság munkája, melyben mi magyarok is jelentős részt vállaltunk.*

A részvevők megállapodtak abban is, hogy 1971-ben Mariborban (Jugoszlávia), 1972-ben Prágában (Csehszlovákia) tartják a soron következő kongresszusokat.

K. P.

Sikeres vetélkedő

A miskolci járműjavítóban — az elődöntők után 8 brigád részvételével tartották meg a jubileumi szellemi vetélkedő döntőjét.

A kérdések az elmúlt 25 év eredményei, a felszabadító harcok, Lenin élete és munkássága, hon- és világismeret, valamint a Szovjetunió földrajza és művészete témakörökből tevődtek össze.

Az első helyezést a Gagarin brigád érte el, a Lenin brigád a második és a Kandó Kálmán brigád pedig a harmadik helyen végzett. A legjobbak között 13 500 forintot osztottak ki.

Pál István
Miskolc

IFJÚ RAJZOLÓK

A debreceni MÁV műhelytelepi általános iskola rajzszakköre dícséretesen és eredményesen működik. A kicsik egymásután aratják a helyi és külföldi sikereket. 1963-ban jól szerepeltek a megyei rajzkiállításon. Nem sokkal ezután Berlinben, majd 1967-ben Indiában mutatták be rajzaikat.

A szakkör jó munkája Simon Ferencné pedagógus képzőművészt dícséri. A sok kis „művész" közül Bene Gábor, Papp Éva, Tajti László Tarjáni Katalin, Ferenci Éva, Sipos Ilona, Sipos László, Kovács Ildikó, Záhonyi József külön dícséretet érdemel.

Volosinovszki János

VÁLASZ EGY CIKKÜNKRE

Lapunk 1970 március 16-i 6. számában „A Tanácsköztársaság vasutas mártírjainak emlékére" c. cikkben szóvá tettük, hogy Tapolcán Sándor Lajos járási politikai biztos munkásságának nincs nyoma.

Dr. Halász István, a város VB-titkára közölte szerkesztőségünkkel, hogy Sándor Lajos elvtárs nevét emléktábla őrzi a Tanácsköztársaság terén.

A brigád gyermeke

A történet hat esztendővel ezelőtt egy hideg, januári napon kezdődött. A Nyugati pályaudvar pénztárcsarnokában kígyózó hosszú sorban egy rosszul öltözött 10 év körüli gyermek is várakozott. Amikor sorra került, a pénztárosnő alig értette meg a didergő gyermekszájból kibuggyanó szavakat.

— Hová kisfiam?

— Balástyára — ismétli a gyerek.

— És édesanyád?

— Nagymamámmal lakom.

Ebben a válaszban valami szomorúság bujkált. Csend lett. Csak a nagy falióra kattogott egyenletesen.

— Gyere be kisfiam — mondta sok barátsággal a pénztárosnő a gyereknek és visszatette helyére a már kivett menetjegyet.

A pénztárfőnöki szabában éppen a munkáról tanácskoztak az asszonyok, a Dózsa György szocialista brigád tagjai, s tekintetük egyszerre fordult a belépő gyermek felé. Aztán néhány simogató és bátorító szó után kérdezgetni kezdték a kis jövevényt.

A kisfiú egy darabig állta a sarat, aztán elsírta magát, s K. Lacika a Dózsa György úti általános iskola V/c. osztályának tanulója „vallott".

— „Nem merek hazamenni a nagymamámhoz, mert nyelvtanból, számtanból és történelemből megbuktam" — mondja lehajtott fejjel. Hallgat — aztán folytatja — elmegyek Pista bácsihoz Balástyára.

— És édesapád mit szól ehhez?

— Apu?... Nekem nem volt apukám — csóválja kis fejét. Én csak úgy lettem, mint a pipacs a réten — a nagymama meséli. Az a baj — tetszik tudni — hogy ezt az iskolában is megtudták, és azóta pipacsnak csúfolnak.

Aztán a gyűrött kabátja zsebéből egy megviselt fényképet húz elő.

— Ez anyu — mutatja és megsimogatja a képet.

A képről egy feltűnően csinos, szőke fürtű, csaknem gyermekleány néz az asszonyokra.

Lacika az anyja nevét viseli, aki 1956-ban — 17 éves korában, amikor gyermeke két esztendős volt, elhagyta az országot. Egy hajón konyhaleányként betegen érkezett Torontóba. Ott néhány hétig egy magyar család ápolta, majd kórházba került.

— „Az orvosok nem mondják meg, hogy mi a bajom. Már hónapok óta itt vagyok a kórházban. Szeretnék, nagyon szeretnék haza menni. Járjatok el otthon az ügyemben. Vitessetek haza. Vigyázzatok Lacikámra!" — ilyenekről árulkodnak az 1962-ben kelt sorok.

— Azóta a nagymama levelei felbontatlanul jönnek vissza. Már a Vöröskereszttel is kerestették az anyut, de reménytelenül.

Ahogy ezeket mondja a gyerek, akadozik a szava és a messze, semmibe függesztett szeméből egy-egy könycsepp csordul alá.

Sok minden szóba került. Az asszonyok, a brigádtagok és a kis „csavargó" barátságot kötöttek. Az egyik asszony vállalta, hogy hetenként egyszer-kétszer együtt tanul a gyerekkel. A másik Dóka Károlyné — négy gyermekes anya — egy öreg vasutas bundát hozott hazulról, melyet nagy gonddal és szeretettel György Fazekas Béláné, a brigádvezető a gyerekre igazított. Került elő kis ingecske, zokni, meg sok egyéb ruhadarab is. Az étkeztetést felváltva vállalták. Vasárnaponként a pénztár vendége volt a gyerek, vagy valamelyik „mama" társaságában, a pályaudvari étteremben forgatta a kést meg a villát.

Dr. Körtvélyesi Gyuláné, Németh Józsefné és Havas Lajosné brigádtagok felkeresték a Dózsa György úti általános iskola tanárait is. Nem sok jót hallottak Lacikról, de hosszú, fáradságos munka után Laci sorsa lassan jó kerékvágásba került. Már csak egy feladat volt hátra: a gyermek kedélyéről a mindig érzékelhető homályt letörölni: megtudni, hogy hol van és miért hallgat hosszú évek óta az édesanyja.



Szvatkó István és Laci

Ez új feladatként került a brigádszerződésbe.

*

Évek múltak. Laci és a Dózsa György szocialista brigád barátsága még tovább erősödött. A gyermek jó eredménnyel elvégezte az általános iskolát. Ipari tanuló lett. Közben a Nyugati pályaudvar pártbizottságának titkára, Szvatkó István is felfigyelt a brigád vállalására. Ő is megbarátkozott — mintegy pótpapaként — Lacival, s ő sem tudott belenyugodni abba, hogy egy ember, az édesanya — legyen az az USA, vagy bármely más része a világnak — nyomtalanul eltűnjön. Többször is felvette a kapcsolatot a Nemzetközi Vöröskereszttel. Semmi eredmény. Véletlen gondolat kapcsán a kanadai „Magyar Hírek" c. újságban egy hirdetést adott fel a gyermek nevében és annak fényképével.

Nagy dolog történt! Nem sokkal ezután hosszú sorok érkeztek a tengeren túlról, Torontóból. Az anya jelentkezett. „Édes kisfiam! Ne haragudj, hogy ilyen sokáig nem írtam. Nagy beteg voltam, örülök, hogy hallok rólad, mert már jól vagyok. Írjál!" — így hangzik a többi között a levél.

Hogy az igazi anyát, az édesanyát megtalálták, azt ünnepli a brigád. Ez az ünnep szerencsésen összeesik egy másik ünnepével — Laci 16. születésnapjával.

Az ünnepi brigádgyűlésen az asszonyok készítette jó falatokkal és italokkal megrakott asztal körül ülők szeme nem maradt szárazon, amikor György Fazekas Béláné brigádvezető beszámolt az ezüstkoszorús kitüntetésről, a parlamenti meghívásról, a párt főtitkárával történő személyes beszélgetéséről és arról a vállalásról, melynek élő bizonyítéka Laci, a ma már 16 esztendős fiatalember, aki ott ül a mamák között az asztalfőn, kezében a megtalált édesanyja képét szorongatva.

Gergely József

Vitás kérdések a szocialista brigád címek adományozásánál

A szocialista brigádok és a mozgalom szervezésével, irányításával foglalkozó vezetők egyértelműen helyeslésssel fogadták a szocialista brigádok kitüntetéséről szóló 1001/1970 (I. 7.) sz. MT—SZOT együttes határozatot. *A határozat eredményeként azt várják, hogy a szocialista brigádok vállalásának értékelésénél, a különböző címek adományozásánál csökken majd a korábban tapasztalt liberalizmus, és fokozódik a vezetők és a dolgozók érdeklődése.* Ennek következtében nő a különböző kitüntetések tekintélye, a brigádok társadalmi megbecsülése.

Bármelyik fokozat adományozható...

Az MT—SZOT határozat vasúti végrehajtási utasítását az ez évi 13. sz. Hivatalos Lap tartalmazza. Számos érdeklődő szóban és írásban feltett kérdéseiből arra lehet következtetni, hogy az utasításban foglaltak értelmezésénél és alkalmazásánál véleményeltérések, bizonytalanságok vannak. Ez alkalommal egy-két ilyen vitatott kérdés helyes értelmezéséhez szeretnénk segítséget adni.

A határozatból egyértelműen kitűnik, hogy továbbra is megmarad a bronz, ezüst és arany fokozatú elismerés. Lényeges változás azonban az, hogy 3 év után bármelyik brigád bármelyik fokozatot elnyerheti, ha erre munkájuk alapján a termelési tanácskozás érdemesnek tartja.

A fokozatoknál a sorrendiség nem követelmény. A magasabb fokozat abban az esetben is adományozható, ha a brigád előzően alacsonyabb fokozatú kitüntetést még nem kapott.

Az elismerések — vagyis a fokozatok — bármelyikét egymás után többször is lehet adományozni.

A szocialista brigádmozgalom célkitűzéseinek megvalósításában hosszabb idő óta kiemelkedő eredményeket elért brigádok részére a *„MÁV kiváló brigádja”*, a *„Közlekedés és hírközlés kiváló brigádja”* és a *„Magyar Népköztársaság kiváló brigádja”* kitüntetések adományozhatók. Az első kitüntetést a MÁV vezérigazgatója, a másodikat a közlekedés- és postaügyi miniszter, a harmadikat pedig a kormány adományozza. *A „vállalati szintű kitüntetést azok a brigádok kaphatják, akik legalább öt alkalommal elnyerték a szocialista címet, és arany fokozatú elismerést is kaptak. A miniszteri és kormányszintű kitüntetésekre azok a brigádok számíthatnak, akik 10, illetve 15 éve folyamatosan elnyerték a szocialista címet és birtokosai a „MÁV kiváló brigádja”, illetve a „Közlekedés és hírközlés kiváló brigádja” kitüntetésnek.*

Mindez azt bizonyítja, hogy az elismerésekre, kitüntetésekre való jogosultság elbírálásának alapja a hosszú éveken át folyamatosan végzett, lelkiismeretes munka, a brigádok magasszintű tevékenységének számba vétele. Az új rendszer szerint tehát nem adományozhatók a magasabb szintű kitüntetések automatikusan, a mozgalomban töltött időtől függően, hanem csak az eredmények alapján.

Differenciált jutalom

Az új határozat biztosítja a széles körű demokratizmust és egyben fokozza a brigádok felelősségét is, ugyanis a brigádoknak kell dönteniük abban, hogy az adományozásra kerülő kitüntetés egyedileg a brigád melyik tagját illesse meg. Előfordulhat ugyanis, hogy a brigád összevékenysége alapján méltó valamely elismerésre, vagy kitüntetésre, de mert az eredmények elérésében nem egyformán vették ki részüket, a brigád egy-két tagjának az elismerését meg kell kérdőjelezni, illetve a brigád egy-két tagját nem lehet kitüntetésre javasolni. Ez az elhatározás a brigádkollektívára van bízva, amit körültekintően kell mérlegelni. Semmi esetre sem helyes a „békesség” kedvéért engedményeket tenni az egyenlősdi irányában.

A különböző elismerési fokozatokkal és a kitüntetésekkel együtt járó jelentős pénzjutalmak személyre történő felosztása is a brigád feladata. *Az egyénekre történő felosztás akkor helyes, ha visszatükrözi az egyes tagok valóságos egyéni eredményeit, és személyes hozzájárulását a közös sikerekhez.* Ezért a létszám alapján számított egy főre eső jutalomösszeget is differenciáltan kell a brigádtagok közt felosztani, s így előfordulhat, hogy a kollektíva döntése szerint lesz, aki az átlagos 800 forint jutalom helyett 1200 forintot érdemel, míg a másik brigádtag esetleg csak 400 forintot. Aranyfokozatú elismerés esetén a brigád tagjai személyenként 800 forintot kaphatnak. De ettől — amint azt az előző példánkban is említettük — el lehet térni, ha nem egyformán járultak hozzá az eredmények eléréséhez.

Az új kitüntetési rendszerrel kapcsolatban még számos értelmezési probléma merül fel, melyek tisztázására időközben folyamatosan visszatérünk.

Molnár László

A szocialista szolgálati hely címért versenyeznek

Tavalyi eredményei alapján élüzem címet kapott Orosháza állomás kollektívája. Amikor legutóbb meglátogattuk a szolgálati helyet, gondos, fegyelmezett munkát tapasztaltunk az állomáson.

A kocsirendező-csapat éppen üres kocsikból állított össze egy szerelvényt, hogy az M 31-es Diesel-tartalékkal kivigyék az üveggyári iparvágányra.

— *Holnap ismét irányvonatot raknak az üveggyárban Szigetvár rendeltetéssel — mondta Kiss László tolatásvezető, aki 15 éve dolgozik a vasútnál és fejből sorolja, milyen mozgásokat végeztek és mennyi munka vár még rájuk egy forda alatt.*

Érdemes jobban dolgozni

— Hét éve tolatok Jani bácsival — intett a mellettünk berregő Diesel-mozdony felé, amit Reinholcz János motorvezető éppen elindított, hogy félreállva utat engedjenek egy Mezőtúrra induló 376-os gőzmozdonynak. — Jól megértjük egymást a munkában. Nálunk — ahol nagyon sok a törékeny, üveggel megrakott kocsi — óvatosan kell tolatni, ez rendkívül fontos.

— Elégedettek a munkájukkal, keresetükkel?

— *Nincs okunk panaszra* — felelte Kiss László. — *Különösen az utóbbira, hiszen a jó munkáért megkapjuk az elismerést, a prémiumot. Áprilisban 2600 forintot vittem haza. Ennyit még sohasem kerestem, amióta a vasútnál szolgálok.*

— Mi is érdekeltek vagyunk az eredményesebb, gazdaságosabb munkában — jegyezte meg Németh György vezető váltóőr, akivel az egyes őrhelyen találkoztunk. — Mi is megkapjuk havonta a tolatási prémiumot, ami a teljesítménytől függ. Nem jött rosszul az éjszakai pótlék felemelése sem.

Az őrhelyen ketten teljesítenek szolgálatot és megfigyelhettük, hogy szünet nélkül dolgoztak.

— Tizennégy kézi állítású váltó és két sorompó is a mi gondunk — mondta Németh György, aki 29 esztendeje teljesít szolgálatot Orosháza állomáson. — Nehéz munka ez. A sok gyaloglás már nagyon fárasztó. *Most, amióta árad a Tisza, némileg megcsappant a forgalmunk, mert a kő- és kavicsszállítmányokat a partvédelemhez irányítják...* — Tovább nem is folytathatta a beszélgetést, mert csengett az őrhely telefonja, s Németh György azonnal indult, hogy végrehajtsa a forgalmi szolgálattevő rendelkezését.

Nem jönnek a teherautók

Nemcsak az állomás kocsiforgalmában vehették észre az Orosházán dolgozók a tiszai áradás hatását.

— Raktárunk már majdnem teljesen megtelt szegedi és békéscsabai rendeltetésű áruval — hallottuk Oravecz Istvánné darabárus raktárnoktól. *Gépkocsival kellene továbbítanunk ezeket a küldeményeket, de nem jönnek a teherautók. Nyilván a gátak védelménél dolgoznak.* Kénytelenek leszünk gyűjtőkocsit rakni Szegedre és Békéscsabára, hogy az ottani címzettek se várják hiába a küldeményeket.

Oravecz Istvánné két raktári munkás: Szabó Mihály és László József segítségével kezeli a darabárus raktárt. Szabó Mihály tíz éve dolgozik a raktárban, László József még „újonc”, hiszen csak március közepe óta dolgozik az állomáson.

— *Negyvenkilenc éves vagyok — mondta László József — és a békéscsabai téglagyárban, ahol eddig dolgoztam, nem bírták már a karjaim a megerőltető munkát.*

— Itt, a raktárban könnyebb?

— Sokkal, mert hidraulikus kézi emelőkkel dolgozunk és rendszerint kocsin visszük az árut — felelte.

— Nálunk az a fontos, hogy ne csak erővel, hanem ésszel is dolgozzon az ember. Használjuk is a rendelkezésünkre álló szállítóeszközöket — mondta Szabó Mihály. — Annak ellenére, hogy a havi anyagmozgatási teljesítményem meghaladja a kétezer mázsát, így nem megerőltető a munka. Persze az is nagyon sokat jelent, hogy már részünkre is biztosította az állomásvezetés a közbeváltást. Ezzel havi 210 órára csökkent a munkaidőnk.

— S a keresetük?

— A teljesítmény szerint kapjuk a bérünket — felelte Szabó. — Március elseje óta kedvezőbb a helyzetünk, havi 400 forinttal nőtt a keresetem.

Bizakodó a hangulat

A dolgozókkal folytatott beszélgetések után megértettük Bodnár László főintéző, állomásfőnök-helyettes bizakodását: „Jó a hangulat az állomásunkon, s a további eredményeket illetően ez már fél siker!” — így nyilatkozott, amikor elmondta, hogy az „élüzem” kitüntetés elnyerése után most a szocialista szolgálati hely kitüntető címért versenyeznek. *A X. pártkongresszus tiszteletére indított versenyben is ez a törekvés hatja át a 11 szocialista brigád 94 tagját és velük együtt Orosháza állomás egész kollektíváját.* Ahhoz, hogy ezt a célt elérjék, most elsősorban a kocsitartózkodási időn kell javítaniok. A 90 százalékos norma helyett áprilisban csak 84,88 százalékra teljesítették ezt a fontos mutatót. Magyarázhatnók ezt több objektív körülménnyel, nehézséggel. Ám az orosházi vasutasok nem szeretnek „magyarázkodni”.

— A szállítófelekkel, a helyi AKÖV-vel jobban együttműködve javítjuk a kocsitartózkodást is — mondta az állomásfőnök-helyettes. — Lemaradás, „adósság” nélkül akarjuk kezdeni második félévi munkánkat.

Korábbi eredményeik, jelen igyekezetük alapján nincs is okunk kételkedni elhatározásuk realitásában.

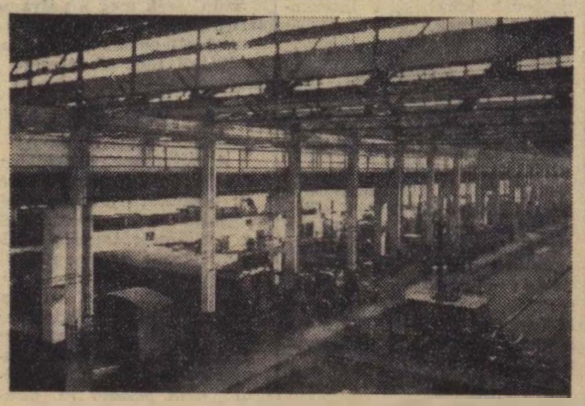
Z. S.

Új Diesel-bázis

A szombathelyi járműjavító üzemben befejezték a Diesel-bázis létrehozását és áttértek az 500 lóerőnél kisebb Diesel-mozdonyok javítására. 50 millió forintos beruházási költséggel, korszerű mozdonyjavító csarnokot, forgácsoló és motorműhelyt, valamint szerelő-üzemrészeket építettek.



Az üzem szociális és irodaépülete.



Az új Diesel-javítócsarnok.

(Kovács Sándor felvételei)

Műszaki fejlesztésre 400 millió forint

(Folytatás az 1. oldalról.)

sa is. *Még az idén befejezik a dunaújvárosi, a kaposvári, a nagykanizsai és a pécsbányarendezői öltözők és mosdók építését.* Ugyanakkor előkészítés alatt áll a pécsi, bátaszéki és komlói szociális beruházások megvalósítása. Nagykanizsán ezenkívül korszerű orvosi rendelőt létesítenek, s tervezik már a pécsi MÁV Rendelő Intézet bővítését. A szakmunkás-utánpótlás biztosításának alapvető feltételeit pedig a Pécsett hamarosan megépítésre kerülő, egészen korszerű, ipari tanműhely teremti meg.

K. J.

★

A pécsi igazgatóság fejlesztési tervéből — amint azt dr. Szabó Tibor igazgatótól megtudtuk — ebben az évben eddig a következő beruházások, illetve felújítások készültek el:

A Beremendi Cement- és Mészmű építésével kapcsolatban Villány és a BCM között az elmúlt héten adtak át egy 10,3 kilométer hosszú új vasútvonalat és Beremend—Cementmű elnevezéssel egy új állomást. Elkészült ezenkívül az 1,3 kilométer hosszú deltavágány is, amely a beremendi cementművet és a beremend—harkányi vasútvonalat köti össze. Az elkészült új pályaszakaszok már 16 tonnás tengelynyomásra alkalmasak. A BCM építésével kapcsolatos munkák szerves része Nagyharsány állomás teljes átépítése. Ez a munka jelenleg is folyik. Ugyancsak folyamatban van a Nagyharsány állomást és a kőbányát összekötő iparvágány 20 tonnás tengelynyomásra történő átépítése.

A biztosítóberendezések fejlődése

Debrecen állomás kultúrvárótermében a debreceni TBFF a legkorszerűbb távközlési és biztosítóberendezési eszközökből kiállítást rendezett. *A bemutató célja, megismertetni az utazóközönséget azokkal a modern eszközökkel, amelyek a biztonságos vasúti közlekedésben ma már nálunk is nélkülözhetetlenek.*

Fiatalok és idősebbek próbálgatják vasutas ismereteiket a kiállítási teremben felállított hagyományos jelzőlámpák mellett. A modelleket teljes egészében a TBFF dolgozói készítették. Egy fiatalember segődik mellém, ő kalauzol: *Kiss Tibor műszerész,* a bemutató egyik rendezője.

— Kezdjük az ismerkedést a legkorszerűbb mérőműszerekkel — javasolja.

Digitális mérőeszközt mutat, amelyet telefonra csatlakoztatnak. Majd egy Rack dobozt, a logikai kártyarendszerek számára, a hozzátartozó kártyavizsgáló egységgel. Az egész elfér egy diplomata táskában. A sok-sok tranzisztor mégis ezernyi adatot, jelentést tud felfogni, feldolgozni, viszonylag rövid idő alatt.

— Úgy tudom, ilyen kiállítás még nem volt az országban — mondja. — Az utas felül a vonatra, igyekszik minél előbb elérni utazási célját. *Kevesen tudják, hogy a vasúti közlekedés milyen bonyolult szervező, irányító munkát igényel.* A pálya biztosítása ma már szinte az egész vonalon a kapcsolatok tucatjait, állomások összehangolt tevékenységét feltételezi. Ez pedig csakis korszerű, világszínvonalon álló berendezésekkel valósítható meg.

Forgalmi rendelkező asztalhoz érünk, ahol fényjelek segítségével, s mindössze egyetlen telefonnal irányítanak. A Tesla berendezés, egy másik kiállított tárgy, főleg mellék- és szárnyvonalon alkalmazható. Mi viszi ezt a nagymennyiségű elektromos impulzust? A bemutató erre a kérdésre is választ ad. Kiállították ugyanis a vasútnál alkalmazott különféle érzékezeti kábeleket, a legkisebbtől a legnagyobbig. Ma már a vasút akkor sem jön zavarba, ha a vonalon áramkiesés keletkezik. Az energiát 210 Amperóra teljesítményű akkumulátorok pótolják.

Ma már Nyíregyháza és Záhony között is működik ilyen biztosító berendezés — mondja Kiss Tibor —, amelyet a Telefongyár készít. A domínó-rendszerű berendezéshez tartozik az a működő fénysorompó modell is, amely rögtön teljesíti feladatát, miközben egy-egy szerelvény a szigetelt mezőnyre ér. Ehhez a bonyolult mechanizmushoz képest a kiállítás elején bemutatott hagyományos jelzősorompó túl egyszerűnek tűnik.

A terembe újabb és újabb vendégek, kíváncsi érdeklődők jönnek. Előttem az emlékkönyvbe éppen a négyezredik látogató írja be a nevét. *A TBFF debreceni szakemberei elkezdtek valamit, ami ugyan nem ismeretlen fogalom, de sohasem késő: az ismeretterjesztést.*

Molát Ferenc

Sikeresen vizsgáztak a vietnami szakmunkástanulók

A világ haladó országai, s köztük Magyarország is segíti a hős vietnami nép harcát, békés építő munkáját. *Mi, magyarok még azzal is hozzájárulunk ehhez a segítséghez, hogy hazánkban a MÜM irányításával vietnami fiatalokat képezünk szakmunkásokká.* Vietnamban, ahol a függetlenség kivívása óta hatalmas lendülettel fejlesztik az ipart, sok szakmunkásra van szükség.

A hazánkban tanuló vietnami fiatalok közül negyvenen a MÜM 24. sz. Ipari Szakmunkásképző Intézet tanulójaként a MÁV Északi Járműjavító Üzemben, huszonnyolcan pedig a szombathelyi MÜM 405. sz. Ipari Szakmunkásképző Intézet tanulójaként a MÁV Szombathelyi Járműjavító Üzemben sajátították el a Diesel-mozdonyokhoz tartozó szakmát. A napokban megtartott írásbeli, szóbeli és gyakorlati vizsgán minden tanuló sikeresen szerepelt, s közülük öten kitűnő eredménnyel végeztek.

Az ilyen eredmény — ha figyelembe vesszük a nyelvi nehézségeket is — különösen sikeresnek mondható. *Ez mindenek előtt a tanulók szorgalmát és tehetségét bizonyítja. De elismerést érdemelnek a 24. sz. és a 405. sz. Ipari Szakmunkásképző intézet tanárai, a MÁV északi és szombathelyi járműjavító üzemek tanműhelyeinek oktatói és szakmunkásai, akik nagy türelemmel, fáradságot nem ismerve végezték nevelő-oktató munkájukat.*

Munkájuk szép példája a nemzetközi munkásszolidaritásnak, a segítőkészségnek. Biztosak vagyunk benne, hogy ezek a vietnami fiatalok a szakmai tudás és szakmai szeretet mellett elviszik magukkal a magyar tanárok és oktatók, a magyar munkások emlékét és szeretettel gondolnak vissza a messze távolból.

S. J.

Az utazószemélyzet munkaidejét érintő új szabályok

A MÁV 1969—70. évi Kollektív Szerződését módosító központi függelék egyik legszembetűnőbb jellemzője, hogy a munkaidőre vonatkozó, korábban szerteágazó és eltérő szabályok egységesítését sikeresen és eredményesen indította el.

A nem utazó dolgozók munkaidejére vonatkozó új szabályokról már szóltunk. Ebben az írásunkban az utazószemélyzet munkaidejével foglalkozunk.

Az utazó dolgozók munkaidejét a közlekedés- és postaügyi miniszter utasítása határozza meg, mely szerint „Az utazószemélyzetnél munkaidőnek (szolgálatban eltöltött időnek) számít minden olyan idő, amely alatt a dolgozónak az üzem részére munkát, vagy más meghatározott feladatot kell teljesíteni. A honos állomáshelytől (telephelytől) való távollét ideje — beleértve a teljes munkaidőt is — távolléti idő." (KPM. V. ut. — 30/1967. (Közl. Ért. 27.) KPM. sz. ut. — 6. §. 2. bek., L: 1967. évi 51. sz. Hivatalos Lap és A vasúti dolgozókra vonatkozó munkaügyi jogszabályok Gyűjteménye 33. oldal.)

Tervszerű gazdálkodás

E rendelkezés egyértelműen megállapította és tisztázta; ha az utazódolgozónak a munkáltató feladatot adott — annak elvégzésére fordított idő munkaidő. A kapott feladat és annak teljesítése a meghatározó, így tehát ha van feladata a dolgozónak, akkor azt munkaidőként kell számításba venni, ha pedig nincsen feladata, akkor azt nem lehet munkaidőként számítani.

Az utazók munkaidejével való gazdálkodás jogát továbbra is a Kollektív Szerződés 24. §. (1) bek. rendelkezése biztosítja a szolgálati főnökség és a szakszervezeti bizottság részére.

Az utazószemélyzet munkaidejének mértékét nem változtatta meg az új szabály, de nagyon lényeges új rendelkezés segíti a munkaidővel való tervszerű gazdálkodást, az előkalkulációs törekvéseket.

Teljesen szokatlan és új szabályként mondja ki a Kollektív Szerződés 25. §. (1) bekezdése, hogy a forda szerint nem vezényelhető utazószemélyzetet és a tartalékosokat legkésőbb a szolgálatuk leteltekor kell értesíteni, hogy legközelebb mikor kell szolgálatba jelentkezniük. Ez nagyon indokolt és kivételes szabály az Mt. V. 44. §-ában adott rendelkezés mellett. (A kormány rendelete ugyanis 14 nappal, illetve 3 nappal korábbi értesítést, vezénylési kötelezettséget állapított meg.)

Cél: az átvezénylések csökkentése

A 25. §. (1) bekezdésében adott legvégső vezénylési határidő elmulasztása — a vezénylés elmaradása — azzal a következménnyel jár, hogy a szolgálati főnökség csak újabb intézkedéssel, kiértékesítés útján tudja megoldani a szolgálatba vezénylést.

Az utazószemélyzet munkaidejével való tervszerű és előkalkulált gazdálkodásra ösztönöz a 24. §. 1/b. pont rendelkezése: mely szerint *„Ha az utazószemélyzet a részére előírt időben szolgálatra jelentkezik, s vonatkésés, vagy egyéb okok miatt nem állítják szolgálatba, hanem átvezénylik, részére az előírt újabb jelentkezésig felmerült időt, de legfeljebb 4 órát munkaidőként kell figyelembe venni."*

A vonatkésések miatti átvezénylések mellett nem volt ritka — sőt egy-két helyen rendszeres — a tervszerűtlen vezénylésekkel járó átvezénylés gyakori ismétlődése. A szolgálati helyre és nyomban visszautazgatás nem érintette eddig a dolgozó szolgálati idejét, gyakorlatilag pihenőidőben kellett az elrendelt feladatot — utazgatást, jelentkezést — végrehajtani.

Most a szolgálatba jelentkezés tényével átvezénylés esetén is megkezdődik a dolgozó munkaideje ugyanúgy, mintha szolgálatát látná el. *Amennyiben az átvezényléstől számított 4 órán belül kell újból szolgálatba jelentkezni, akkor a ténylegesen eltelt időt munkaidőnek kell tekinteni, úgy, mintha átvezénylés nem is történt volna.* Ha pedig az átvezényléstől számított 4 órán túl — pl. 5—6, vagy több óra múlva — kell csak szolgálatra újból jelentkezni, akkor munkaidőként maximálisan 4 órát kell figyelembe venni.

Ez a szabály amellett, hogy a munkaidő gondos beosztására, a tervszerű vezényelésekre ösztönöz, védi az utazószemélyzet pihenőidejét, védelmet nyújt a pihenőidők gondatlan szétforgácsolása, indokolatlan és következmény nélkül történő megzavarása, megszakítása ellen is.

Vannak még negativumok is...

A Kollektív Szerződés haladó szellemű, ösztönző jellegű, s egyben védelmet nyújtó szabályai mellett is jeleztek már néhány negatív esetet az utazószolgálat dolgozói. A vontatási szolgálat körében vetődött fel, hogy nincs a személyzet birtokában — de még a szolgálati főnökségen sem — olyan bizonylat, mint a forgalmi személyzet utazási naplója, amelyből megbízhatóan kitűnne a vezénylések, a szolgálatba jelentkezések, vagy az átvezénylések időpontja. Ez hiányérzetet, bizonytalanságot és gyanakvást kelt az érintett dolgozók körében, s intézkedést sürgetnek.

Némely telepállomáson és vontatási főnökségen még ma sem megoldott a dolgozók előre tervezett vezénylése. A szolgálat leteltekor nem tudják, vagy nem merik vezényelni a személyzetet, vezénylésre várást (lakáson töltött készenlétet) a bérfizetés elkerülése végett nem rendelnek el. Ellenben helytelenül és szabálytalanesen azt vezetik be és rendszeresítik, feladatul szabják, hogy meghatározott időben, pl. 8, 14, 18 órakor a személyzet érdeklődjék vezénylése felől.

A szakszolgálatok vezető szerveire vár, hogy segítsék felszámolni a hiányosságot, a helytelen gyakorlatot, hogy biztosítsák a helyes szabályok érvényesülését.

Dr. Banka József

Válasz a MÁV 1969-70. évi kollektív szerződést módosító függelék vitája során elhangzott javaslatokra

JAVASLAT:

Az I. csoportba sorolt szolgálati főnökségek vezetői és helyettesei is kapjanak a végzett túlmunkáért szabad időt vagy díjazást.

VÁLASZ:

A 6/1967. Mü. M. számú rendelet 3. §. (2) bekezdése szerint a végzett túlmunkáért nem jár ellenérték (szabad idő vagy díjazás) a vezető állású dolgozóknak, valamint azoknak, akik munkaidejük beosztását, illetőleg felhasználását maguk határozzák meg.

A Munka Törvénykönyve végrehajtásáról a Hivatalos Lap 1967. évi 51. számában kiadott 30/1967. KPM. számú miniszteri utasítás (KPM V. ut.) 16. §-a szerint az I. csoportba sorolt szolgálati főnökségek vezetői és helyettesei vezető állású dolgozónak minősülnek, tehát tulajdonképpen nem is a Kollektív Szerződés, hanem felsőbb rendelet (6/1967. Mü. M) zárja ki, hogy a túlmunkát megfizessék. A javaslat ezért nem elfogadható.

A Kollektív Szerződés nem egyéb, mint a Munka Törvénykönyve és a végrehajtási rendeletek államvasúti végrehajtási utasítása. Ezért a Kollektív Szerződés csak abban az esetben alkalmazható helyesen, ha ismerjük azokat a felsőbb rendelkezéseket is, melyek a végrehajtását szabályozzák. A tévedések elkerülése érdekében kívánatos, ha a Kollektív Szerződés szabályai alkalmazásánál minden esetben figyelembe vesszük a felsőbb jogszabályok rendelkezéseit is.

JAVASLAT:

Szüntessék meg a pályamesterek túlóraátalányát és az éjszakai ellenőrzés tartamára a szolgálati főnökök részére fizessenek túlmunkadíjazást.

VÁLASZ:

A pályamesterek túlóraátalányának megszüntetésére vonatkozó javaslatot elfogadták, s megtörtént már a túlóraátalányról szóló rendelkezés hatályon kívül helyezése. A jövőben a pályamesterek tehát a végzett túlmunkáért elsősorban szabad időt, s amennyiben a szabad idő a túlmunkavégzést követő hónap végéig nem adható ki, díjazást kapnak.

A szolgálati főnökök éjszakai ellenőrzéssel töltött idejének díjazására vonatkozó javaslat nem volt elfogadható. Az éjszakai ellenőrzéssel ugyanis a szolgálati főnök beosztásával járó sajátos kötelezettségének tesz eleget, aki a jó gazda gondosságával vigyáz a reá bízott egység munkájára. Ez érdeke is minden gazdasági vezetőnek, aki felelősséget érez a reá bízott munkáért. Az éjszakai ellenőrzés kötelezettsége tulajdonképpen a munkakör ellátásának kötelezettségéből fakad, és a szolgálati főnök magasabb munkabérét a beosztásával járó felelősség a munkaköri kötelezettség figyelembevételével állapítják meg.

JAVASLAT:

Szüntessék meg a készenlét tartamának korlátozását, emeljék fel a lakáson töltött készenlét díjazási mértékét és az ügyeleti szolgálat díjazását.

VÁLASZ:

A dolgozók készenlétre történő igénybevétele lényegében pihenőidejük szabad felhasználásának korlátozását jelenti. Ezért rögzítette az 1969/70. évre kötött Kollektív Szerződés 30. §. 1/d. pontja a készenlétre történő igénybevétel lehetőségét éves szinten dolgozónként 600 órában. A szolgálati főnökségek egy része azonban ezt a felső határt nem egy esetben, s jelentősen túllépte. Ez a jogszabályt sértő gyakorlat, s a dolgozók túlzott leterhelése vetette fel az éves 600 órás kerettel kapcsolatban azt a kérdést, hogy az csak a munkahelyi, vagy a munkahelyi és lakáson töltött készenlétre vonatkozó keret-e. A kérdés ilyen felvetése indokolt volt, s a Kollektív Szerződés Függelékének 11. §-ával módosított 30. §. 1/d. pontja most már rögzíti, hogy az évi 600 órás keret a munkahelyi készenlétre vonatkozik. A lakáson töltendő készenlét tartamát a Kollektív Szerződés — mivel az a dolgozóra nézve lényegesen enyhébb korlátozást jelent a munkahelyit készenlétnél — nem korlátozza. (Igy a javaslatot részben elfogadták.)

A munkahelyi készenlét címén tehát a dolgozó a tárgyévben 600 óra, a távközlési és biztosítóberendezési szakaszokon és a villamosvonal-felügyelőségeknél pedig legfeljebb 1000 órára vehető igénybe. Az esetenkénti, vagy az 1 hónap alatt történő igénybevételt a Kollektív Szerződés nem rögzíti. Ennek mértékét az éves keret betartásával a felettes gazdasági vezető a szakszervezet területi bizottságával egyetértésben határozhatja meg. Egyébként rá kell mutatnunk arra, hogy a munkahelyi készenlét jelenlegi mértékét kényszerítő körülmények — megfelelően képzett és gyakorlati ismeretekkel is rendelkező dolgozók — elégtelen aránya indokolja. Arra kell tehát törekedni, hogy az arány megváltozzék, s ez a teher ne egy-két, hanem az egység több dolgozója között osztódjék meg. A végső megoldás tehát nem a keretek felemelésében keresendő.

A lakáson tartott készenlét kevésbé korlátozza a dolgozót, mert azt nem szó szerinti értelmezéssel kell tartani. Lényegében azt jelenti, hogy a készenlétes szükség esetén rövid időn belül értesíthető legyen az igénybevételről. Éppen ezért annak tartamát az általános gyakorlaton túlmenően nem volna indokolt korlátozni.

A lakáson készenlétben töltött idő díjazásának mértéke 1968. január 1-e előtt a dolgozó lakásának helyétől — telephelyen levő (természetbeni), vagy telephelyen kívüli (városi) — függött. A telephelyen levő lakáson tartott készenlétet az igénybe vett időre eső alapbér 20, a városi lakáson pedig 10 százalékkal díjazták. A dolgozók egy jelentős része éveken keresztül sérelmezte ezt a megkülönböztetést, s az 1968. évre kötött Kollektív Szerződés vitája során ennek következetesen hangot is adtak. A javaslatok és észrevételek figyelembe vételével a lakáson töltött készenlét díjazásánál ez a kettősség megszűnt, s annak mértéke egységesen 15 százalékban lett megállapítva. Kétségtelen, hogy az új szabályozás után a városi lakásban lakó és készenlétet tartó dolgozók készenléti díja 5 százalékkal csökkent. Ez azonban csak látszólagos, mert a veszteség elkerülése végett a rendszeresen készenlétet tartó dolgozóknál a kiesett rész alapbéresítve lett.

Az egységesítéssel viszont megszűnt a korábbi két kategória közötti — véleményünk szerint indokolatlan megkülönböztetés. Az az igény viszont, hogy a jelenlegi 15 százalékos készenléti díj 20 százalékban legyen megállapítva, ennek a díjazási formának általános felemelését jelentette volna, amire az 1970. évben végrehajtott bérpolitikai intézkedésekre rendelkezésre álló keretek nem nyújtottak lehetőséget. Megjegyezzük, hogy a lehetőségek mellett a jövőben is megfontolandó volna a lakáson töltött készenlét díjazását 20 százalékra felemelni, mert a díjazás ennél a bérnemnél az alapbérek emelésével és annak arányában amúgy is emelkedik. Helyesebb tehát a rendelkezésre álló összegeket olyan bérnemek fejlesztésére fordítani, amelyek a teljesítmény növelésére ösztönöznek.

Az a kérdés, hogy miért kap a dolgozó ügyeleti szolgálat esetén ugyanolyan mértékű díjazást, mintha munkahelyi készenlétben volna, nem első esetben merül fel. Az 1968. évi január hó 1-e előtt érvényes jogszabályok alapján az ügyeleti szolgálatot a munkahelyi készenlétre vonatkozó szabályok szerint kellett díjazni. 1968. január 1-től nincs központi jogszabály az ügyeleti szolgálat díjazására. A szabályozás a Kollektív Szerződés körébe került.

Ha a kérdést a dolgozó igénybevétele oldaláról vizsgáljuk, nem vitatható, hogy az ügyeleti szolgálat terhesebb a munkahelyi készenlétnél. Az ügyeletben levő dolgozó ugyanis szükségképpen olyan ténykedésre is kötelezett lehet, amely már a munkavégzés fogalma alá esik. Ez indokolhatná az eltérő díjazást talán éppen a készenléti díj rovására. Az igénybevétel ugyanis az ügyelet alatt igen eltérő, az esetek többségében nem is mérhető. Lényegében ezért lett az ügyeleti szolgálatban töltött idő az átlagos igénybevételnek megfelelően az egy órára eső alapbér 50 százalékával díjazva. Ez a mérték egyébként megfelel az egyéb munkaterületeken terhesebb igénybevétel mellett teljesített ügyeleti szolgálatért átalányban fizetett ügyeleti díjnak.

Sok a kivilágítatlan kocsi a mellékvonalakon

Az utóbbi időben a mellékvonalakon a személyszállító vonatok kocsijai elhanyagolt állapotban közlekednek. 1970. május 11-én Ipolytarnóc állomásról — Balassagyarmat átmenet — Budapest Nyugati pályaudvarra közlekedő 4249/3929. sz. vonat nyolc kocsiból állt, melyek közül az 52 534, 52 364, 52 538 10 055, 52 560 sz. kocsik sötétek voltak. *A többi három kocsiban a villany csak akkor égett, amikor a vonat felgyorsult.* A személydíjszabás és utasítások előírják, hogy a közlekedő kocsik belső terét ki kell világítani. Ez érvényes a mellékvonalakra is.

Szűcs Ferenc
Hatvan

Eredményes a jubileumi verseny

Fél esztendeje, hogy a keleti vontatási főnökség kollektívája éves vállalásait megvizsgálva újabb szocialista felajánlást tett. A jubileumi vállalások értékelését az elmúlt napokban végezték el a főnökségen.

A keleti vontatási főnökség dolgozói ez alatt a fél év alatt tovább szilárdították fegyelmüket, javították teljesítményüket. A mozdonyon utazók vállalásának eredményeként növekedett a mozdonyvezetők és -kezelők szakmai tudása, szolgálati ébersége. Az utazószemélyzet éberségével számos rendkívüli eseményt és az ezekkel együtt járó anyagi kárt előzött meg. *A vontatójármű-vezetők közül példás szolgálatukért Polgári István 5000, Goldbruber Pál és Vasas Zoltán 2000, Kékesi Mihály 2000, Újlaki András és Lengyel Ernő 2000 forintos jutalmat kapott.*

A mozdonyok üzembiztonságáért felelős munkacsoport tagjai vállalásaik jelentős részét teljesítették, s a villamos- és mozdonyjavító műhely 9 brigádjának eddigi vállalása a kétszázezer forintos megtakarítást is meghaladja. *Legértékesebb Endrődi László, Kvaka Mihály, Ceglédi Márton és Béla Ferenc által vezetett csoportok eredménye.* Vállalásuk eddigi teljesítésének értéke százezer forint.

A műszaki kocsiszolgálat különböző részlegei sem maradnak el a csompont felszabadulási versenyében. *Vállalásuk értéke másfélmillió forint, amelyből a legutóbbi értékelésig egymillió-háromszázezer forintot már teljesítettek.*

A balparti biztosító berendezés és fenntartási főnökség dolgozói vállalásainak értéke is meghaladja a tízezer forintot. A munkaerőhiányból adódó többletmunkát önkéntes szolgálatvállalásokkal, társadalmi közreműködéssel eredményesen elvégezték.

Kovács János

A barátság jegyében

Komplexbrigádok-szerződést kötöttek Budapest Keleti Vontatási Főnökség mozdonyvezetői és Miskolc Tiszai pályaudvar vonatvezetői. A kezdeményezés visszhangra talált mindkét szolgálait ág dolgozói között. A brigád tagjai a megállapodás értelmében negyedévenként tartanak megbeszélést, ahol beszámolnak a munkáról, az eredményekről és nehézségekről.

A legutóbbi komplexbrigádértekezletet kirándulással és városnézéssel egybekötve, Egerben tartották meg.

Kozma Zoltán
Miskolc

Zebegényi kirándulás



A Nyugati pályaudvar II-es forgalmi „túrjának" dolgozói jól sikerült zebegényi kirándulást szerveztek. Bár az idő borús volt, ennek ellenére a brigádtagok és néhány nyugdíjas Árvai János szakszervezeti bizottsági titkár vezetésével kitűnően szórakoztak a zebegényi Duna-parton. Az összefogásnak és barátkozásnak nagyszerű példája volt a kirándulás.

K. G. L.

Az élet újra kezdődik

AZ ÁR ELVONULÁSA UTÁN A SZAMOS-KÖZBEN



Az árvíz mérhetetlen pusztítást okozott.

(Folytatás az 1. oldalról.)

vezetője. — *A Szovjetunió képviselői nehéz helyzetünket méltányolva, vállalták azt is, hogy saját küldeményeik kirakásához ők biztosítanak munkaerőt, vagyis az anyagokat kirakva, „kidepózva" bocsátják rendelkezésünkre.*

S mindez már csak ráadásnak számít ahhoz a felbecsülhetetlen értékű segítséghez képest, amit az árvíz betörésekor a magyar állampolgárok életének és vagyonának mentésében szovjet részről tapasztaltunk.

A debreceni igazgatóság mikrobuszán robogtunk Kocsordon, Győrteleken, Tunyogmatolcson át Füzesgyarmat, Penyige felé. Most éppen szakad az eső, de a forgalom legalább akkora, mint nyári vikendnapokon a balatoni műúton. A mi kocsink fürgébb a végeláthatatlan oszlopban vonuló teherautóknál és pótkocsis vontatóknál, így — nem túlzás — néhány kilométeren belül legalább százötven járművet előzünk meg. *Valamennyi építőanyagot — téglát, sódert, meszet, betonelemeket szállít. S mennek közttük vízszállító tartálykocsik is, hiszen errefelé még az ivásra, főzésre használható víz is drága kincs.*

A mi kis buszunk használt és új ruhákkal — a vasút és a vasutasok adományaival — van megrakva. S van a kocsiban kanál, kés, villa, tányér, ami az Utasellátó egy vagonos adományának része.

Útközben a mikrobusszal

A gépkocsivezető — Kristóf Ferenc — és kísérőnk — dr. Szabó Emil igazgatósági főorvos, az operatív bizottság tagja — naponta többször is megteszi ezt az utat. Munkatársaikkal együtt ott vannak mindenütt, ahol intézkedni kell és ahol segíteni tudnak. A károsult vasutas-családok tagjai már mind személyes ismerősük.

Mesélnek útközben a gyakori találkozások élményeiről, a gondokról és eredményekről, a Tunyogmatolcson lakó özvegy K. Szabó Józsefnéről, aki öt gyerekkel maradt semmi nélkül, miután a férje egy üzemi baleset következtében vesztette életét. *Négy gyermeke nyaraltatásáról most a vasút gondoskodik. Szólnak Tuba István pályamunkásról, akinek négy gyermeke van és Jánkmajtis községben 140 000 forint a kára.* Dávid Antal és Gulácsi Antal vonatvezetőről, Szabó II. Gyula jegyvizsgálóról és sok más vasutasról, akiknek szintén mindenük odaveszett, de már szolgálatba járnak. *És szóba kerülnek azok is, akik a legtöbbet tették és teszik azért, hogy a károsultak önbizalma mielőbb visszatérjen.*

Mátészalkán ezek közé tartozik a pályafenntartásnál *Takács Zoltán műszaki intéző, személyzeti csoportvezető, Miskoczi Sándor szb-titkár, Lakatos István számviteli vezető, a csomóponti párt-csúcsvezetőség titkára, Varga Gyula anyagos, (aki a tennivalók felmérésében segített igen sokat), a forgalomnál ugyanez mondható el Várkonyi Ferenc segédvezénylőről, (aki már régi jól dolgozó bizalmi), Puskás Istvánról, Szűcs Endre szb-titkárról, a vontatásnál Herceg Ferenc mozdonyvezetőről, a fűtőház szb-titkáráról.* A segélyszállítmányok átvételében és szétosztásában pedig *Kovács Magda* segédellenőr, a nőbizottság vezetője szerzett kimagasló érdemeket, fáradhatatlan segítőkészségével.

Ezek a tények, amiket eddig elmondtunk, tapasztaltunk, mind-mind egy pillanat alatt semmivé zsugorodnak, amikor belépünk a rombadőlt házak udvarába.

Penyigén vagyunk, ahol csupán a vasutas családokat háromrmillió forint kár érte. Hasonló a rombolás Tunyogmatolcs, Fehérgyarmat, Jánkmajtis községben, ezenkívül a Szamosköz sok más helységében ért ugyanilyen pusztítás vasúti dolgozókat.

„Édesapám nagyon büszke, hogy vasutas..."

Találomra nyitunk be Kondor Gyula fűtő udvarára. Csak ő és Béla fia van otthon, aki a fehérgyarmati FÜSZÉRT dolgozója. Felesége a tanácshoz ment.

A háza helyét csak a kőalapzat és egy földkupac mutatja.

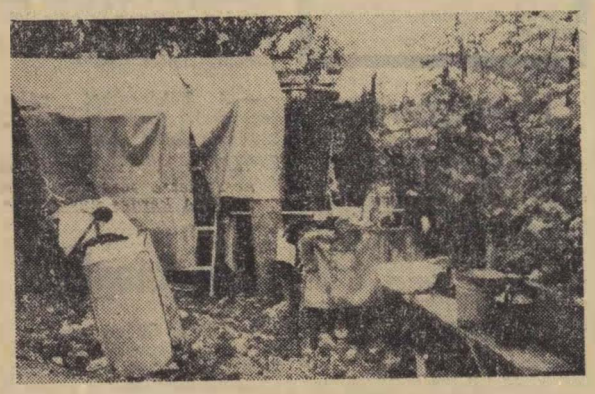
— Gyönyörű ház volt ez, gondolhatják a díszes vaskapuról — szól Gyula bácsi, majd elcsuklik a hangja.

— *A bútorokból csak ez a hokkedli maradt épségben — mutatja a fiú az ülőalkalmatosságot, amely ott van az udvaron, azzal a székkel és asztallal együtt, amit már a vasúttól kaptak.* Ugyan, hová is lehetne betenni egy asztalt és széket?!

— Rengeteget küszködtünk ezért az otthonért — szól ismét az apa. — A konyhabútort két hónapja vettük OTP-részletre, s most tessék: mivé lett...? Az udvar, a kert 1945-ös juttatott föld... A ház ablakait és az ajtókat másfél hónapja cseréltettük ki újjá, korszerűvé...

A kerítés mellett áll már egy hirtelenjében összetákolt deszkabódé. Csak három oldala van. Benne két vaságy. Mondják, hogy azt is a vasút adta, a matraccal, lepedőkkel, pokrócokkal együtt. *A ház és a szomszédos házak szörnyű romjai láttán mégiscsak nagyon szerény segítségnek tűnik ez a néhány tárgy.* Ám a Gyula bácsi fia szólal meg ekkor:

— Édesapám az árvíz óta nagyon büszke arra, hogy a vasútnál dolgozik. Még térden felül állt itt mindenütt a víz, amikor a vezetők már kijöttek hozzánk — és minden vasutas családhoz. *A MÁV minden más vállalatot megelőzve kezdett hozzá dolgozóinak szervezett, mindenre kiterjedő megsegítéséhez.* Vannak a községben, akik azt mondják, hogy nálunk vasutaskultusz van, mert ide még a gyorssegélyt és a fizetést is kihozták. De például az én vállalatomtól még azt sem kérdezte senki, hogy egyáltalán létezünk-e... Ebből látom én is, mit jelent valójában vasutasnak lenni...



Héttagú vasutascsalád „otthona" most Penyigén ez a sátor. A gyerekek közül négyet a vasút a kaposvári és a bodrogolaszi nevelőintézetben helyezett el

Ezernyi kérdés

— Itthon van-e a férje? — kérdezzük Varga Sándor fehérgyarmati váltóőr feleségétől, miután belépünk a rombadőlt ház udvarára.

— Nem, még nem érkezett haza. Az éjjel szolgálatban volt, s hazafelé bement a TÜZÉP-hez, hátha sikerül kátránypapírt kapni a sátor tetejére. Az esőtől teljesen beáztunk.

Az asszony sírva fakadt, erre előjön a sátorból az egyik gyerek is. De már nyílik a kapu, kerékpárján egy köteg kátránypapírt tolva megérkezett a családfő.

— Mi lesz most — kérdi a romokat mutatva —, ha kétszázezer forint lesz az építéshez szükséges újabb adósság? Ami megsemmisült, 1963-ban építettük, s a negyvenezer forintos OTP-kölcsön még ki sincs fizetve. Bárkihez fordulunk, senki sem tudja határozottan megmondani, hogy mihez is tarthatjuk magunkat. *A biztosító ügynökei sem jönnek most erre, hogy leszögeznék, kapunk-e valamit a 180 forintos biztosításra.* Akik átiratkoztak tavaly a magasabb összegű biztosításra, jól jártak: nem egy közülük kapott 80—90 ezer forintot. De azt beszélik, nekünk semmi sem jár...

Beszélgetésünkből kiderül, hogy a társadalmi munkára ide érkező csoportokban lehetne néhány jogot ismerő ember, aki segíthetne a károsultak ügyes-bajos dolgainak hivatalos intézésében, egy-egy kérvény megírásában vagy útbaigazítást adna: egyéni elbírálásra szoruló ügyekben kihez, hova kell fordulni. *Ez a hozzáértésen kívül sok türelmet, hosszabb időt, meggyőzést igénylő feladat. amit például az operatív bizottságtól ezernyi tennivalója közben el sem lehet kívánni.*

Idős emberek

Az egyik romhalmaz között idős férfit látunk motoszkálni. Néhány lépéssel arrébb öreg anyóka szöszmötöl.

— Ugyan, nénike! Mit akarnak maguk ketten ettől a sárkupactól? A ház már odavan, legalább az egészségükre vigyázzanak. Majd jönnek fiatalok, akik elvégzik a munkájukat.

— De jönnek-e?

— Hogyne jönnének.

A bácsi közelebb botorkál és bemutatkozik:

— Bodnár András vagyok, nyugdíjas pályaőr.

— Hány éves?

— Hetvenhat. Annyi a feleségem is. Látják, minden tönkrement. Ruhát, cipőt, segélyt meg effélét a vasút már adott. Ugyanúgy, mintha még most is szolgálnék, pedig 23 évvel ezelőtt telt ki az időm. Két fiam van, az egyik Szalkán szolgál, a leadási pénztárban, intéző. A víztől hozzá menekültünk. A másik fiam állomáskezelő volt Penyigén, de rég beteg: kétszer operálták a gyomrával. Neki most szintén semmije sem maradt...

— Azért vigyázzanak. Az egészség mindennél többet ér.

— De hisz ez is igaz. Hát, ha csakugyan lesznek itt is, akik segítenek majd az építkezésben, visszamegyünk most Endre fiamhoz.

Ezt akartuk elmondani. A társadalom sokat tesz a károsultakért, de a Szamosközt ért természeti csapás feladatéséhez még több áldozatra, segítőkészségre — főképpen munkáskezekre — van szükség.

S ezt a segítséget nemcsak azok adhatják meg, akik egy-egy napra oda utaznak a helyszínre dolgozni — az ország távolabbi vidékeiről ezt nem is nagyon lehet megtenni —, hanem azok is, akik munkahelyükön helytállva pótolják a mentésben és újjáépítésben résztvevők kiesett munkaidejét. Más szóval: mindenki segíthet, aki lelkiismeretesen és az eddiginél is nagyobb szorgalommal, odaadással végzi napi munkáját.

Kovács József



Bodnár András 76 éves nyugdíjas pályaőr portája az árvíz elvonulása után. A házukból nem maradt semmi.

Önzetlenül, emberséggel...

Az árvízkárosultakért megmozdult az ország, és a vasutas tábor is kifejezte segíteni akarását. Több millió forint gyűlt már össze a vasutas árvízkárosultak csekkszámláján. Csak a pécsi igazgatóság területén dolgozók közel egymillió forintot ajánlottak fel az árvízkárosultak megsegítésére. De sorolhatnók a többi igazgatóságot, a sok-sok szolgálati helyet, ahol önzetlenül és azonnal segítenek a bajbajutottakon.

A segítség eddig sem késett. Május 31-ig 151 vasutas árvízkárosultnak 174 500 forint gyorssegélyt fizettek ki, s ebből az összegből 150 ezer forintot a vasutasszakszervezet elnöksége a tagdíjból juttatott. A számukra küldött egyéb adományok — ruha, pokróc, ágy, matrac, lepedő, stb. — értéke pedig meghaladja a 7—800 ezer forintot. Ezeket a küldeményeket az ország legkülönbözőbb helyeről indították útra. A balatonboglári, mátraházi vasutas üdülők, az Utasellátó Vállalat, a MÁV Kórház, a pályafenntartási és vasútépítési technikum, a debreceni MÁV állomás és igazgatóság nőbizottsága, a debreceni járműjavító küldte a legtöbb adományt. De jelentős a MÁV szertár készletéből elküldött bakancsok, gumicsizmák és egyéb felszerelési tárgyak mennyisége is.

S most, hogy elvonult az ár, a vasutasok most sem maradtak támasz nélkül. A fő gond természetesen az, hol éljenek az összedőlt házak lakói, hogyan építsék fel házaikat? A gyors segítségnyújtás egyik lehetőségeként a Vasúti Főosztály mintegy 60 lakókocsit telepít az árvíz sújtotta vidékre. Penyigére 20, Tunyogmatolcsra 15, Jánkmajtisra 12, Fehérgyarmatra és Győrtelekre 5—5 lakókocsit irányítottak.

A gyermekek megsegítése, körülményeik javítása szinte az árvíz első percétől központi kérdés volt. A MÁV nevelőintézetek 33 vasutas gyermeket, 21 lányt, és 12 fiút fogadtak. Az ország különböző területein élő vasutasok pedig szinte naponta jelentkeznek, felajánlják otthonukat az árvíz sújtotta gyermekek részére. A debreceni járműjavító 100 szabolcsi gyermeket fogadott a nyárra. Dombóvárról Koch István, Parragh János, Kurucz Józsefné, Simkó Józsefné ajánlotta fel haflékát az árvíz sújtotta gyermekeknek. Nagy Miklós főintéző (Bp., IX., Jászberényi út 103.) leveléből azután az is kiderül, milyen nagy szeretettel várják a kicsinyeket.

„Egy 4—7 év közötti kisleányt szívesen látnánk a nyárra és szeretnénk magunkkal vinni augusztusi, balatoni nyaralásunkra is." — írja hozzánk küldött levelében.

A levelek áradata, a felajánlott segítség mértéke híven jelzi a vasutas tábor segíteni akarását. A helyzet most már javult. A gyermekeknek szinte mindegyikét sikerült elhelyezni, s így vasutas gyermekeket jelenleg nem tudunk családokhoz adni.

Az eddigiek során nagyon áldozatos és dicséretes munkát végzett a Mátészalkán székelő operatív bizottság — amely most már újjáépítési bizottsággá alakult át — a debreceni igazgatóság kollektívája, gazdasági-, párt- és szakszervezeti szervei, a Vasúti Főosztály szakszervezeti bizottsága és nőbizottsága. De áldozatos és emberséges munkát végzett az a sok-sok névtelen hős — mert hősök voltak ők — akik a legkritikusabb percekben is erejük, energiájuk legjavát adták az árvíz elleni küzdelemhez.

Most, amikor a Szamosközben visszavonul az ár, az árvízkárosultak nevében is kifejezzük köszönetünket a vasutasok segítőkészségéért, áldozatvállalásáért. Erre a segítségre a továbbiakban is szükség lesz, hiszen az összeomlott házak téglái még a sárban fekszenek, s az újjáépítés most kezdődik. A vasutas tábor eddigi támogatása azonban biztosítéka lehet annak, hogy az árvíz sújtotta vasutasok nem maradnak egyedül.

Lapunk hasábjain rendszeresen beszámolunk majd az újjáépítésről, a soron következő munkáról, arról az önzetlen segítségről, amely országszerte megnyilvánul.

21 ezer homokzsák Szeged rendező pályaudvaron

Amikor a helyszínen jártunk — június 1-én reggel — már sok ezer homokzsák volt beépítve a védelmi vonalba. *Szalma Kálmán előmunkás, aki maga is szegedi lakos és Bajtai János csoportvezető részkét lakos irányításával együttes erővel folyt a munka.* A szentesi építési és a szegedi pályafenntartási főnökség munkásai és Szabó András a Vasútforgalmi Felsőfokú Technikum III. éves hallgatója vezetésével lányok és fiúk rakták a védelmi vonalba a nehéz homokzsákokat. A tanulók ötször húsz fős csoportokban dolgoznak az árvízvédelmi munkákon, amióta a veszélyeztetés megkezdődött. A csoportok 12 óránként váltják egymást.

Kitartó és fáradhatatlan munkáról beszélt Szabó András brigádvezető, Varga Zuzsanna, Maczkó Ibolya, Bondzsó Edit I. éves tanulók neveit említgetve. A zalai, a győrsoproni, a lökösházi tanulók Gyálaréten, Tápén, Algyőn, Bakson éjjel-nappal gátőrségen voltak.

A lányok most látták csak meg, hogy az emberi erő, az akarat és a technika, a cél érdekében csodákat tud művelni, s uralkodni tud az elemi erők felett.

Amikor az év végi iskolai vizsgák felől érdeklődtünk, bizakodóak voltak a gyerekek. *Majd bepótoljuk, csak az árvízzel sikerüljön megbirkózni* — mondták sok optimizmussal. A tanári kar példamutatása buzdítóan hat, hiszen ők is — *Kálmán Mihály igazgató vezetésével* — részt vesznek a védelmi munkában.

Szeged rendezőpályaudvar — reméljük — megmenekül.

Sziládi Sándor

40 éves a MÁV Repülő Club

AZ ELMÚLT NAPOKBAN a KPM I. Vasúti Főosztály kultúrtermében tartotta közgyűlését a 40 éves fennállását ünneplő MÁV Repülő Club. *Az ünnepségen megjelent Rödönyi Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, a klub elnöke, Szabó Antal, a Vasutasok Szakszervezetének főtitkára, Réti Antal, a Magyar Honvédelmi Szövetség főtitkárhelyettese, Kelemen Győző, az MHSZ budapesti titkára, Tóth Károly, a XIV. kerületi KISZ-bizottság titkára és Kellner István, a Vasutasok Szakszervezete kultúrnevelési és sportosztályának vezetője.* Részt vett a közgyűlésen a klub tagsága, pártoló tagsága, mindazok, akik a klub fennállása óta munkát vállaltak a nemes célokért. Fiatalok és veteránok együtt ünnepelték a jelentős évfordulót.

Az elnöki megnyitó után *Bitskey Tibor színművész* szavalt, majd a klub 40 éves tevékenységéről *Rödönyi Károly miniszterhelyettes tartott beszámolót.*

A MAI MÁV REPÜLŐ CLUB elődje, a Testvériség MÁV Sportrepülő Szakosztály 1930. év elején alakult meg. A megalakult szakosztály tagjai főleg munkásfiatalok voltak, akikhez egy-két mérnök és technikus csatlakozott. *A szakosztály sikeres működésére jellemző, hogy hatásukra sorra megalakult a celldömölki, debreceni, a kolozsvári és marosvásárhelyi csoport, s 1938-ban a MÁV repülői már több száz főt jelentettek, és így megalakult az önálló MÁV Sportrepülő Egyesület.* A szakosztály, majd később az önálló egyesület hamarosan az élvonalba került, és 1944. év végéig az előkelő második helyet foglalta el az ország területén szétszórtan működő tucatnyi egyesület között. Az is figyelemre méltó, hogy az akkori statisztikai adatok szerint hazánk a 3. helyen állt 98 ezüstkoszorús vitorlázó repülőjével, amelyből 25-öt a MÁV Sportrepülő Egyesület adott.

A felszabadulás után eltelt egy évtizedben a klub régi, 1945 előtti és felszabadulás utáni fiatal tagjai igen jelentős számban kerültek a néphadsereg, illetve a polgári repülés szolgálatába. *Egyrészt mint munkáskáderek, másrészt mint fiatalok különféle tanfolyamokra, amelyeknek elvégzése után felelősségteljes beosztásba kerültek.* A klub többé-kevésbé eredményes honvédelmi előképzési munkát és sporttevékenységet fejtett ki. *Repülés, ejtőernyőzés és kiváltképpen modellezés területén számos kimagasló eredményt értek el versenyzőink.* A modellezők sokszor kerültek világ- és Európa-bajnokságokon dobogóra, többen 3—4 világbajnokságot, Európa-bajnoki címet szereztek.

A KIKÉPZÉSI ÉS SPORTMUNKÁBAN talán az a legjelentősebb, hogy a klub 1955-től kizárólag társadalmi alapon működik. A felszabadulás előtti helyzettel szemben ma egy vitorlázó repülőgépre 75—80 százalékkal több sportoló jut annak ellenére, hogy a klub motoros géppel nem rendelkezik. Központi gépállomány igénybevételével közel annyi sportoló részesül motoros képzésben, mint 1945 előtt.

Ami az ejtőernyős és repülőszakosztály eredményeit illeti, számtalan hazai és nemzetközi siker kísérte útjukat. *Jelenleg a 20 fős nemzeti válogatott keretben 5 fő képviseli a MÁV Repülő Clubot. Az 1362-es motoros műrepülő világbajnokságon Budapesten Tóth József az első helyet szerezte meg.* 1969-ben Lengyelországban az „Odera kékszalagja" nemzetközi versenyen *László Géza és Nagy György Ferencné* hazai rekordot döntöttek meg. Ugyanezen versenyen igen erős nemzetközi mezőnyben a csapatban a harmadik helyet szerezték meg a klub sportolói. A modellező klub eredményei hozzájárultak a sportolók gyakori válogatottságához, így a nemzetközi sportsikerekhez is. A repülősportokat tekintve, a versenyzők eredményei nemzeti és nemzetközi viszonylatban méltó helyet foglalnak el a magyar sportmozgalomban, és ezen belül a vasutas sportolók eredményei között.

VEZETŐK ÉS VERSENYZŐK méltán lehetnek büszkék az eltelt negyven év nagyszerű eredményeire.

Sz. T. A.

Megjelenik a Hobby

A szabad idő megnövekedése és a táguló emberi érdeklődés következtében művelődési intézményeinkben egyre több a technikai szakkörök és az úgynevezett hobby-körök száma. *Ezek tagjainak kíván hasznos tanácsokat és ötleteket adni a Népművelési Intézet és a Táncsics Könyvkiadó közös gondozásában negyedévenként megjelenő Hobby című sorozatkiadvány, amelynek első száma június közepén kerül — az újságárusok és a könyvesboltok útján — az olvasókhoz.*

A 128 oldalas kiadvány egyaránt szól a felnőttekhez és a gyerekekhez is. Igaz, hogy a Hobby egy-egy száma csak 15—20 témával foglalkozhat, a különböző hobbyk és gyűjtési körök, szabadidőelfoglaltságok száma pedig ennek sokszorosa, de az egymást követő kötetek — a szerkesztő bizottság szándéka szerint — átfogják majd valamennyi ágat.

A szerkesztésben egyébként számítanak a népművelők, könyvtárosok segítségére is: a szerkesztők szívesen várják ötleteiket, javaslataikat, cikkben feldolgozott tapasztalataikat. A várt segítség másik formája: a könyvtárosok és népművelők ajánlják a kiadványt intézményeik látogatóinak, s kérjék őket arra, hogy észrevételeiket, kívánságaikat közöljék a Hobby szerkesztőségével.

Budapesten tárgyalt az ORE igazgatója

Az Európai Vasutak Nemzetközi Kutatóintézetének igazgatója, *Wilhelm Saliger* Budapesten tárgyalt a MÁV képviselőivel. Ez alkalommal interjút adott lapunk szerkesztőségének

Elmondotta, hogy az ORE igazgatósági tanácsában 1970 óta a MÁV is részt vesz. A műszaki kutatásokat az ORE 44 albizottságban folytatja, s ezek közül 5 albizottság munkájában vesz részt a Magyar Államvasutak. *A MÁV a következő nemzetközi kutatási témákban vállalt közreműködést: villamosítással kapcsolatban az áramlevétel kérdésében, azonkívül a szervezet legfontosabb témájában, az önműködő kapcsolókészülékek kutatásában, a gurítódombok mechanizálásában, a kerékláposodás jelző készülékek kidolgozásában, valamint a vonatbefolyásoló berendezések megteremtésében.*

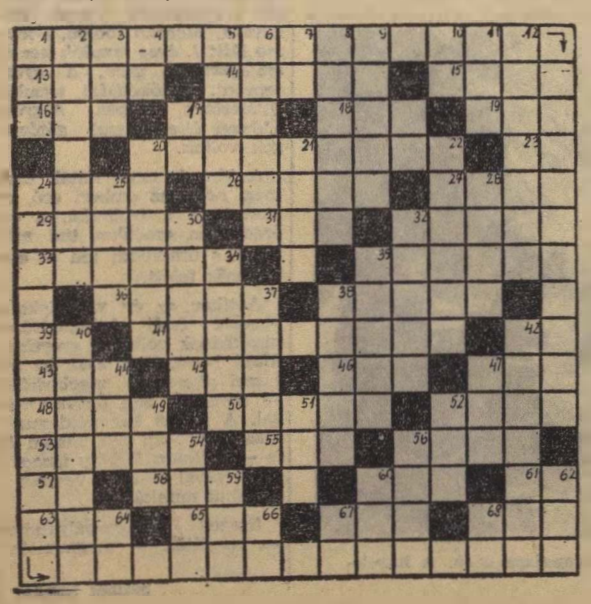
Wilhelm Saliger igazgató elmondotta, hogy az európai vasutak legjobb szakemberei nagy elismeréssel fogadták e témákban a MÁV kutatási eredményeit és számítanak a jövőben a még szorosabb együttműködésre.

B. I.

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. Az év végén és a jövő év elején sorra kerülő események. 13. Sztesztit, magnéziumhidroszilikát. 14. Lóversenyéről híres angol város. 15. Gyermekjáték (ék. fel.). 16. . . . óta, burgonyához hasonló növény. 17. Becézett női név. 18. . . . Sophus (1842—1899) norvég matematikus. 19. Az egyik évszak. 20. Régi népdalos (regős, igric, lantos). 23. Heyerdahl hajója. 24. Vörös tengeri kikötő. 26. Angol regény- és drámaíró (1853—1931). 27. Brazíliai pénz. 29. Naiv, túlbuzgó ember. 31. Jelt ad. 32. Város Iránban. 33. Olasz tartomány. 35. A nadir ellentéte. 36. Építőanyag. 38. A Száva mellékfolyója. 39. Szív közepe. 41. A magasabb kor alapján való utódlás. 42. A legrégibb római pénzegység. 43. Fogyasztási cikk. 45. . . . vik, norvég kilötő. 46. Cukor az elején. 47. Állami bevétel. 48. Mesebeli alak. 50. . . . Veit (1438—1533) német fafaragó. 52. Rizsből és kókuszdióból készített szeszes ital. 53. Sajtmárka. 55. Menyasszony. 56. Esik rá az eső. 57. Énekelő hang. 58. Menjetek (latin). 60. Mutatószó. 61. Német elöljárószó. 63. Becézett Ádám. 65. Nyerő kártya. 67. Becézett női név. 68. És még egy becézett női név.

Függőleges: 1. Satöbbi. 2. Hollandiai város. 3. Női énekhang. 4. Azonos mássalhangzók. 5. Neves jugoszláv labdarúgó volt. 6. Nem drámai, nem írai. 7. Rés szélei. 8. . . . aire, fizetés nélkül alkalmazott. 9. . . . nela, kiválóság, kitűnőség. 10. Kutya. 11. A hajó része. 12. Európai félsziget. 17. A csontokat köti össze. 20. Nem a hátam mögé. 21. Ógörög pénzegység. 22. Kelet, latinul. 24. A vízszintes 1. során a szakszervezeti szervek ennek is eleget tesznek. 25. Kiváló, kiválasztott. 28. Ritka női név. 30. Kinga betűi keverve. 32. Dakota indiánok. 34. Hazug, galád. 35. Kelta breton eredetű monda. 37. A legnagyobb verőér. 38. Vidéki udvarház a Szovjetunióban. 40. Hátsóindiai folyó. 42. Kis sziget az Al-Dunán. 44. Folyó Jugoszláviában (ék. fel.). 47. Becézett női név. 49. Országos Rendező Iroda. 51. Az egyik érzékszerv. 52. Vajon az? 54. Jószágot terel a vályúhoz. 56. Elkápráztat. 59. Férfinév. 60. Cselekvést fejez ki. 62. Gabonafélék termése is ez. 64. Igevégződés. 66. Képző, ül párja. 67. Félszázat 68. Szintén.



Beküldendő: vízszintes 1. és függőleges 24. **Beküldési határidő:** július 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Vonatbefolyásoló berendezések felszerelése.

Egy-egy könyvet nyertek az 1970. évi 10. számunkban megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Szalma Baksi Ferenc, Szeged, Nagyállomás II. em. T. Kiss Zsuzsanna Kiskunhalas, Szűcs J. u. 13. Horváth János Miskolc, Kapos u. 9. Hőgye Imréné, Békés, I., Petőfi u. 1. Gyenge Károly, Bp. VI., Majakovszkij u. 106. II. 8.

A vasutas sport halottai

Nagy veszteség érte a magyar és egyben a vasutas sporttársadalmat. 49 éves korában elhunyt Németi Gyula ötszörös magyar bajnok, többszörös olimpiai és világbajnoki helyezett, sokszoros magyar és vasutas válogatott birkózó. Egyik legkiemelkedőbb sportsikere volt az 1950. évi stockholmi világbajnokságon elért 3. helyezés. Fénykorában a Debreceni Vasutas Sport Club versenyzője volt, itt érte el sikereit. Aktív versenyzői pályafutásának befejezése után a DVSC elnöke lett. Több éven keresztül látta el a nagymúltú vasutas sportkör vezetésével kapcsolatos feladatokat. Később a Szombathelyi Haladás birkózónak munkáját irányította.

A kiváló sportembert 1970. június 8-án helyezték örök nyugalomra Debrecenben.

★

42 éves korában, több évig tartó betegség után elhunyt Hamenda Ferenc, a MÁV Repülő Club titkára. 22 éven keresztül lelkiismeretes munkájával nagyban hozzájárult a jelenleg 40 éves fennállását ünneplő klub sikereihez. Betegsége sem gátolta meg abban, hogy a klub 40 éves tevékenységéről szóló beszámolót elkészítse. Közvetlenül az ünnepi közgyűlés előtti napon ragadta el a kérlelhetetlen halál.

Nagy részvét mellett temették el június 1-én Budapesten.

Húszéves a könyvtár

Húsz évvel ezelőtt avatták fel Szeged állomáson a vasutas klubot és a klubbal együtt a vasutas góckönyvtárat. Szerény keretek között, néhány száz kötettel kezdte a könyvtár a „hódító" munkáját. *Ma a könyvtár állománya csaknem tizezer kötet. A 812 tag eddig 131 204 könyvet kölcsönzött, illetve olvasott el. Dicséret illeti a könyvtárost, Ördögh Jánost, aki 21 éve függetlenített munkatársa a szakszervezetnek és aki ez évben ünnepli a 10 éves könyvtárosi jubileumát.* Az ünnepi könyvhét keretében június 4-én ünnepelte 20 éves fennállását a könyvtár. Ez alkalommal Szentiványi Kálmán íróval találkozott a szegedi vasutas olvasótábor.

Dr. Bánkfalvy Gyula
Szeged

A Hivatalos Lapból

A Hivatalos Lapból a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket:

22. számból: 109 661/1970. 1. D. A kommunista vasárnapon végzett munkák értékelése.

110 064/1970. 1. D. Árvízkárosultak rendkívüli szabadsága.

106 108/1970. 8. B. INTERFRIGO hűtőkocsik kezelésének szabályozása.

Hírek

— *A vasúti főosztály MSZMP-, KISZ-, és szakszervezeti bizottsága a geszti általános iskola tanulóinak „Televíziót az iskolának" mozgalom keretében egy TV-készüléket ajándékozott. Az ajándékot Ökrös István, az általános iskola igazgatója vette át és köszönte meg a tantestület és tanulók nevében.*

— **Vácrátót állomás dolgozói** az anyaggazdálkodásnál ebben az évben eddig 16 565 forintot takarítottak meg. Az állomás csinosítását, fásítását, virágosítását 600 óra társadalmi munkában vállalták, amelyet nemcsak teljesítettek, hanem túl is teljesítettek.

— **Szombathely vasútállomás** szervezett dolgozói az Országos Béketanácshoz küldött levelükben tiltakoznak és ítélik el az Egyesült Államok indokínai agresszív politikáját.

— *A világ villamosított vasútvonalainak 25 százaléka a Szovjetunió területén található. Az áruszállítás 96 százalékát villany- és Diesel-mozdonyokkal vontatott szerelvényekkel bonyolítják le.*

— **A MÁV a vasúti járműpark** növelése érdekében ez évben 24 villamos-, 35 Diesel-mozdonyt, 8 motorvonatot, 250 négytengelyes személykocsit, 1200 fedett és 800 nyitott teherkocsit vásárol.

— **A salgótarjáni járásbíróság** Baranyi László 38 éves ecsegi lakost 5 hónapi szabadságvesztésre ítélte, mert Salgótarján—Hatvan között közlekedő személyvonaton a jegyvizsgálót bántalmazta.

— *A békéscsabai pályafenntartási főnökség dolgozói 350 gyermeket köszöntöttek a gyermeknap alkalmából, majd a csomópont közös rendezésében műsorral kedveskedtek a kicsinyeknek.*

— **Gázturbinás vonat közlekedik Párizs** és Caen között. A vonat menetideje jelentősen rövidül. Európában első alkalommal fordul elő, hogy a repülésben jól bevált gázturbinát a kötött pályás közlekedésnél is használják. Kísérletek folynak egy másik, óránként 300 kilométeres sebességgel közlekedő gázturbinás vonat forgalomba állítására is.

— **1250 kilométer hosszú** vaspálya építését tervezik a Szovjetunióban ez évben. Az építés alatt álló 35 vasútvonal hossza — a tervek szerint — 4900 kilométerrel bővül. Főleg Kazahsztánban, az Uralban, Közép- és Dél-Szibériában folyik óriási építkezés. A vasútépítéssel kapcsolatban 500 kilométerrel megrövidül az út Szibéria és a Volga környéki tájak között.

— **A tapolcai vasutas szakszervezet** Batsányi János kultúrháza és a néphadsereg ifjúsági klubja közös táncdélutánt tartott. A bruttó bevétel teljes összegét, 1830 forintot az árvízkárosultak megsegítésére ajánlották fel.

Sportnapközi

A BVSC Sportiskolája a Szőnyi úti sporttelepen (Bp. XIV., Szőnyi út 2.) sportnapközit szervez, ahol a tanulók megismerkednek a különböző sportágak (atlétika, labdarúgás, kézilabda, úszás stb.) alapjaival. A sport mellett hasznos időtöltést is biztosítunk (strand, mozi, Vidám park, játék). A foglalkozásokat a sportiskola tanárai, edzői vezetik.

A sportnapköziben a tanulók tízórait is kapnak. A foglalkozás naponta reggel 8.30—12,30 óráig tart (szombat kivételével). A tanulóknak heti 20 Ft hozzájárulást kell fizetni. Befizetni csak teljes hétre lehet.

A sportnapközi június 29-én nyit és augusztus 15-én zár. Jelentkezhetnek azoknak a vasutas dolgozóknak a gyermekei, akik 1956, 1957, 1958, 1959 és 1960. években születtek.

Jelentkezés: 1970. június 22. és 23-án d. e. 9—12 óráig, június 24. és 25-én d. u. 15—18 óráig. A jelentkezés helye: Bp., XIV., Szőnyi út 2., BVSC-sporttelep.

Kicsik a nagy dobogón

A békéscsabai MÁV sportkör fiatal úszói *Gáspár Ervin* oktató vezetésével kiváló eredményeket érnek el. Az alig 10 esztendős gyermekek az eddig megtartott különböző versenyeken 8 első, 5 második és 7 harmadik helyezést értek el. *A Szolnokon megrendezett megyei bajnokságon Orosz Mária 100 méteres gyors, 200 méteres pillangó és vegyesúszásban első helyen végzett.* A kétnapos versenyen *Várai Erzsébet* 8 éves, a 9 éves *Gajka Magda* hívta fel magára a figyelmet. A 7 éves Megyeri Klára ezüst érmet nyert. Szakemberek elismeréssel nyilatkoztak a békéscsabai vasutas gyermekek sportkészségéről.

Boldizsár Gyula

A szerkesztőség üzeni

Boldizsár Gyula, Békéscsaba; Bognár Károly, Tapolca; dr. Bánkfalvy Gyula, Sziládi Sándor, Szeged; Pintér Lajos, Vácrátót; Fülöp Béla, Szombathely; Behán Rózsa, Miskolc; Murányi Tibor, Bánréve; Volosinovszki János, Debrecen; Kenessei Gábor, Dunaharaszti; Szép Ferenc, Szolnok: Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Füzesi Tihamér, Debrecen; Magyar Mihály, Kiskunhalas: Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
Budapest VI., Benczúr utca 41.
Telefon, városi: 229—872,
üzemi: 19—77
Kiadja és terjeszti a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest VII., Rákóczi út 54.
Telefon: 224—819
Felelős kiadó: Gábor Márton, a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszám: 75.915.001—40
Szikra Lapnyomda

Balatoni forgalom



— **Mami, a kislány nem fért fel az utolsó vonatra. Nálunk alszik.**

— **Furcsa. A múlt vasárnap is pont ő maradt le...**



— **Ne ijedjenek meg. Az éjszakai ellenőrzést vasúti forgalmi ügyben tartom. Arra nem figyelek, hogy a sátrak között milyen a forgalom.**

(Pusztai Pál rajzai.)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XIV. ÉVFOLYAM, 13. SZÁM — Ára 40 fillér — 1970. JÚLIUS 3.

A XX. vasutasnap

Július 12-én huszadszor ünnepeljük a vasutasok napját. Ezen a vasárnapon az ország dolgozó népe, elsősorban azok, akik az évnek szinte minden napján kapcsolatban vannak a vasúttal, egy-egy baráti kézszorítással, üdvözlő szóval köszöntik a vasutasokat, akik éjjel-nappal, ünnep- és vasárnap őrködnek milliós értékek és emberek tízezreinek testi épsége felett.

Nem a pompa, a díszelgés a jellemzője ennek a napnak. Munkanapja ez a vasút sokezernyi dolgozójának éppúgy, mint az év többi vasárnapja. A különleges megnyilvánulások elmaradása azonban korántsem jelenti, hogy csökkent volna a nap tényének jelentősége, a vasutas munka becsülete. Mi, vasutasok a számadás napjának is tekintjük ezt az ünnepet. S ha a mérleget ünneptől ünnepig vonjuk meg, elégedetten állíthatjuk, hogy az elmúlt év tovább növelte a vasutas hírnevet, a vasutasmunka becsületét.

Ki ne emlékeznék még az elmúlt tél zord időjárására, amikor is a Dunántúlon szinte egyetlen közlekedési eszköz volt a vasút. Emberfeletti erővel, de szinte minden vonalon fenntartották a forgalmat. Példamutatásból, helytállásból a katasztrofális árvíz idején is jelesre vizsgáztak a vasutasok.

A kevesebb látványosság és a több hétköznapi tett egybevág azzal népgazdasági szintű törekvésel, hogy a külsőségek helyett többet törődünk a lényeggel. Többet törődünk azzal, ami valóban előbbre visz, ami a szocializmus eszméinek megfelelően az embert, a küzdő, dolgozó, alkotó, teremtő embert szolgálja.

Erről van szó, amikor erőfeszítéseket teszünk, hogy megrövidüljön a vasutas dolgozók munkaideje, emelkedjen a jövedelmük. Bérben is kifejezésre jusson az a különbség, ami a munkakörülményeket illetően a vasutasok és más népgazdasági ágak dolgozói között fennáll.

A munkaidő-csökkentési intézkedések következtében a forgalmi utazó állománycsoportban a havi szolgálati órák személyenkénti szóródása egyenletesebbé vált. Kevesebb lett a magas szolgálati órát teljesítők száma. A gépjárművezetők kivételével az egy főre eső munkaóra minden állománycsoportban csökkent.

A munkaidő-csökkentést szolgálja a forgalmi nem utazó munkakörökben a fontosabb állomásokon bevezetett közbeváltós rendszer. Július 1-től a kollektív szerződés szerint valamennyi folyamatos üzemi munkahelyen rátérnek a napi 8 órás munkaidővel számított éves munkaidő-keretre, melynél éves szinten negyedévi bontási lehetőséget biztosítanak. A mellékvonalakon —, ahol arra lehetőség van — a hagyományos 12/24 órás váltási rend helyett kötetlen váltási rendet vezetnek be.

A fővonalakon azonban mintegy 10—12 ezer fő továbbra is 12/24 órás fordulóban marad. Ezeknél a kötelező munkaidőn túli szolgálatot túlórában számolják el.

Egy évvel ezelőtt még nagy vonalakban sem ismertük azokat a bérügyi intézkedéseket, amelyek március 1-én életbe léptek. A 343 millió forint összeget kitevő bérrendezés során felemelték az éjszakai pótlékot, fedezetet nyert a túlóradíjazás. Alapbérnövelést, változó illetményemelést lehetett végrehajtani a dolgozók túlnyomó többségénél. Az 1970. január 1-től engedélyezett bértömeggazdálkodás lehetőséget ad a béraránvok további javítására, az ösztönző rendszerek tökéletesítésére.

Annak ellenére, hogy a munkaidő-csökkentési és bérügyi intézkedések mellett az elmúlt években korábban soha nem tapasztalt magas összeget fordítottak a dolgozók szociális körülményeinek javítására —, ezek ma sem érik el a szükséges színvonalat. Éppen ezért a negyedik ötéves tervben tovább emelik az ilyen célra fordítandó összegeket.

Az előirányzatból a következő jelentősebb szociális létesítmény épül: Budapest—Ferencvárosban üzemi konyha, Komáromban üzemi konyha, a debreceni vontatási főnökségnél öltöző, mosdó, üzemi konyha, Miskolc — Tiszai pályaudvaron öltöző, mosdó, a pécsi központi szociális épület, a dombóvári szociális épület, Szegeden, Békéscsabán öltöző, mosdó, üzemi konyha, a gyöngyösi kitérőgyártó üzemben öltöző, mosdó, munkásszálló, a Landler Járműjavítóban öltöző, mosdó, a szombathelyi járműjavítóban üzemi konyha. Rákosrendezőn öltöző, mosdó stb.

A vasutas dolgozók egészségügyi ellátásának fejlesztésére is több, mint 200 millió forint az előirányzat. Az épülő létesítmények közül jelentősebbek az új budapesti rendelőintézet, a budakeszi tbc rehabilitációs intézet, a péceli kórház bővítése, a balatonfüredi szívkórház, a harkányfürdői és hévizi reumakórház és a parádi gyógyszanatórium.

Ujabb gépek, berendezések, munkaeszközök segítik a vasutasok munkáját. Tovább folyik a villamosítás, dieselesítés. Az év végére a modern vontatási nemek aránya csaknem eléri a 70 százalékot.

A vasutasnap minden esztendőben a forgalom emelkedésének kezdetét jelenti. Erre számítani kell most is, amikor pedig az év eddigi részében sem tudtunk eleget tenni a szállítási feladatoknak.

Az árvízvédelem, az árvíz sújtotta területek újjáépítésében való fokozott részvétel tovább növeli a szállítási teendőket.

Az év hátralevő részében tornyosuló feladatoknak csak úgy tudunk eleget tenni, ha meggyorsul a kocsiforduló, lerövidül a rakodási idő, legoptimálisabb lesz a mozdonyok, kocsik kihasználása.

Az idei vasutasnapon ismét néhány száz dolgozó mellére tűzik az érdemes és kiváló vasutas jelvényt. A jók között a legjobbakéra. Serkentse ez a kitüntetés a jobb, gazdaságosabb munkára azokat is, akik a kitüntetések korlátozott volta miatt az idén nem lehetnek a kitüntetettek sorában. A jól végzett munka jutalma nem marad el. A célok megalapozottak, világosak. Biztos, hogy a 21. vasutasnapon az eddigieknél is nagyobb előrehaladásról adhatunk majd számot, mind a technikai felszerelést, mind a vasutasok élet- és munkakörülményeit illetően.

A vasutasnap programja

A vasutasnap központi ünnepségeit — az elmúlt évekhez hasonlóan — Budapesten, a BVSC Szőnyi úti Sporttelepén rendezik meg. Az ünnepségsorozat már július 6-án délután megkezdődik, amikor a Törekvés Művelődési Központban a vasutassport 25 éves és a Törekvés Sport Egyesület 70 éves jubileumi kiállítását, illetve július 9-én a vasutasszakszervezet Népszínház utcai Központi Képzőművészeti Iskolájában Szabó Antal, a szakszervezet főtitkára a XX. Országos Vasutas Képzőművészeti Kiállítást ünnepélyesen megnyitja.

Július 12-én vasárnap pedig egész napos kultúr- és sportprogram köszönti a Szőnyi úti sportbelep vendégeit. Reggel 9-kor kezdődik a Színészek—Vasutasszakszervezet labdarúgómérkőzése, illetve 9.30-kor sakk szimultán Dely Péter nemzetközi mester és Verőczei Zsuzsa részvételével. Ezt a két sportversenyt követi majd 11 órakor az új vasutas tisztek ünnepélyes felavatása.

A délutáni programban atlétikai verseny, távirányítású repülőmodell-bemutató, toronyugró-bemutató, nemzetközi vívóverseny, nemzetközi vízilabda- és labdarúgó-mérkőzés, illetve kerékpárverseny szerepel.

A délutáni sportversenyekkel egyidőben a süllyesztett kézilabdapályán felállított szabadtéri színpadon Hadics László vendégszereplésével az artistaiskola végzős növendékei és a kiskőrösi vasutas úttörőzenekar szórakoztatja a kisiyeket.

A vasutasnap ünnepségét az este 20 órakor kezdődő kultúrműsor zárja. A műsorban fellépnek: a Vasutasok Szakszervezetének Központi Zenekara és Énekkara Harami András vezényletével, a Törekvés Művelődési Központ Kiváló együttes címmel kitüntetett népi táncscsoportja. Szerepel még az est folyamán Palcsó Sándor és Veres Éva, a Magyar Állami Operaház két művésze, Zentai Anna érdemesművész, Petress Zsuzsa és Németh Sándor, a Fővárosi Operettszínház tagja, valamint a Moulin Rouge táncegyüttes. Sárosi Katalin, Toldi Mária és Hadics László. Konferál: László Zsuzsa.

A MÁV Vezérigazgatósága és a Vasutasok Szakszervezete felhívása az árvízkárok helyreállításának fokozottabb ütemű elősegítésére

Szolgálati helyek! Szocialista brigádok! Ifjúsági kollektívák! Vasutas dolgozók!

A MÁV Vezérigazgatósága és a Vasutasok Szakszervezetének Elnöksége intézkedett a vasútüzemet, a vasutas dolgozókat és nyugdíjasokat ért árvíz által okozott károk megállapítására.

Az eddigi felmérések szerint a vasúti pályaban, berendezésekben és tartozékaiban sok millió forintos kár keletkezett. Az árvíz sújtotta területen lakó vasutas dolgozók családi házai közül összedőlt és súlyosan megrongálódott 164, melyből teljesen újjá kell építeni 132 családi házat, a további 32 nagymérvű javítással helyrehozható. Ezek az építési és javítási költségek közel 48 millió forintot tesznek ki.

A MÁV Vezérigazgatósága, a Vasutasok Szakszervezetével egyetértésben úgy határozott, hogy a vasutas dogozók családi házai felépítéséhez, helyreállításához építési kapacitást, eszközöket biztosít (gép, szerszám).

Meggyőződésünk, hogy ez az elhatározás találkozik a vasutas dolgozók teljes egyetértésével, messzemenő támogatásával és segítségével, mely alapfeltétele az újjáépítés sikerének.

Az árvíz okozta károk gyors helyreállítása jól szervezett és összehangolt munkát igényel. Az építési munkák kivitelezésének elősegítése érdekében külön építési részleg felállítására kerül sor. Az újjáépítéshez szükséges munkaerő biztosításánál számítunk azokra a kezdeményezésekre, amelyek már ez ideig is megnyilvánultak a szocialista brigádok, az ifjúsági kollektívák és dolgozóink többsége részéről.

Az újjáépítési munkák fokozottabb mérvű beindulása folyamatban van. Az építés ütemének megfelelően válik szükségessé a nagyobb számú társadalmi munkaerő, melyről a vasútigazgatóságok és érdekelt szolgálati helyek megfelelő tájékoztatást kapnak.

Az árvíz okozta károk az állampolgárokat ért személyes veszteségeken túlmenően népgazdasági vonatkozásban is rendkívül súlyosak és hatásuk kedvezőtlenül jelentkezik az 1970. évi nemzeti jövedelem alakulásában.

Az árvíz elleni védekezésben hosszú idő óta több ezer fő dolgozik, elvonva a termelésből. Az így előálló termeléskiesés még tovább növeli a már meglevő károkat, amelyek érintik a népgazdaság egészét.

Kettős feladat hárul ma minden magyar állampolgárra, és közöttük fokozottan a vasutas dolgozókra.

Újjá kell építenünk az árvíz által elpusztított vasútvonalakat, segítséget kell adnunk dolgozóink családi házainak felépítéséhez. Mindezekkel egyidőben hozzá kell járulni a vasúti közlekedésnek a népgazdaság nemzeti jövedelmében jelentkező kiesések pótlásának elősegítéséhez is.

A népgazdaság termelő üzemeiben a Magyar Szocialista Munkáspárt X. Kongresszusának tiszteletére kibontakozott szocialista munkaverseny vállalásokat a dolgozók kezdeményezései alapján úgy irányítják, hogy azok teljesítése az 1970. évi nemzeti jövedelem legalább 1 százalékos túlteljesítését eredményezze.

A Minisztertanács és a Szakszervezetek Országos Tanácsa Elnöksége Vörös Vándorzászlajával kitüntetett szolgálati helyeink felhívására a vasútüzem területén növekedett a munkaverseny-mozgalom hatékonysága.

A Magyar Államvasútak a továbbiakban azzal járulhat hozzá a népgazdaságot ért veszteségek pótlásához, hogy javítja gazdálkodásának eredményét, melyhez a következők szükségesek:

— maradéktalanul ki kell elégíteni a jelentkező szállítási igényeket;

— csökkenteni kell legalább 1 százalékkal az 1970. évi tervezett önköltséget.

Az önköltségcsökkentést úgy kell elérni, hogy a tervezett költségeink terhére állítsuk helyre az árvíz okozta károkat és emiatt más tervezett nagyobb volumenű munkák az év folyamán nem maradhatnak el.

A vasútigazgatóságok, főnökségek és üzemek a fentiek alapján vegyék számba lehetőségeiket és biztosítsák a hálózati célkitűzések maradéktalan teljesítését.

A feladatok nagyok, de feltételeink általában megvannak azok végrehajtásához. Dolgozóink tenniakarása, a szocialista brigádmozgalom, az ifjúsági kollektívák segítőkészsége, a társadalom összefogása olyan erőt képvisel, amely képes az elemek okozta káron is felülkerekedni.

A vasutas dolgozók méltóan az elsők között vették ki részüket az árvíz sújtotta lakosság megsegítésére kibontakozott országos méretű társadalmi akcióból is. Szinte egyöntetűen megajánlották az egynapi keresetüknek megfelelő pénzösszeget a segélyezés céljára.

A Magyar Államvasútak Vezérigazgatósága, a Vasutasok Szakszervezetének Elnöksége a helyzet reális elemzése után attól az elvtől vezérelve, hogy a vasutas dolgozók tettrekészségére most is támaszkodhat, felhívja valamennyi szolgálati hely vezetőit, a szakszervezeti mozgalom tisztségviselőit, kéri a vasutas pártszervezetek és a KISZ-szervezetek eddig is tapasztalt segítségét, hogy az előttünk álló nagy feladatok végrehajtására szervezzék a dolgozók kezdeményezéseit, irányítsák úgy a munkákat, hogy biztosítsák a kitűzött célok mielőbbi elérését.

A dolgozók foglalkoztatása az újjáépítésen szervezetten történik. A szolgálati helyek vezetői és dolgozói segítsék elő, hogy az építkezésen önkéntesen részvevők munkahelyén folyamatos és zavartalan legyen a munkavégzés.

A vasútüzem 1970. évi eddigi eredményei biztatóak. Megvan tehát a reális gazdasági alapja a súlyos károk időben történő helyreállításának.

A szolgálati helyek jelen felhívást hozzák a dolgozók tudomására és tegyék meg a szükséges intézkedéseket a feladatok, célkitűzések teljesítésének biztosítására.

Szabó Antal s. k.
Vasutasok Szakszervezete főtitkára

Dr. Pethes Imre s. k.
KPM I. Vasúti Főosztály MSZMP Pártbizottság titkára

Rödönyi Károly s. k.
miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója



Emlékezés és emlékeztetés. Tudósítás a 2. oldalon
(Laczkó Ildikó felvétele)

A TARTALOMBÓL:

Naggyűlés az Északi Járműjavítóban
(Tudósítás a 2. oldalon)

Átadták az ukk–zalaegerszegi vasútvonalat

Az életükkel játszanak
(Riport a 3. oldalon)

Tragikusan is végződhetett volna
(Riport a 4. oldalon)

Mi újság a Szamosközben?
(5. oldal)

Miskolcon a vándorserleg
(Riport a 6. oldalon)

ZÁHONY HOLNAPJA

Mind nagyobb feladat vár Záhony állomás dolgozóira. Az építővállalatok brigádjai munkaversenyszerződést kötöttek, melyben vállalták, hogy az új átrakót november 7-re átadják. *Az új körzetrészben egy 5 tonnás daru fog dolgozni. A tervek szerint 100 személyes munkásszállás is épül. Rövidesen átadják az új orvosi rendelőt, ahol gombnyomásra nyílnak majd az ajtók, és mikrofonon szólítják be vizsgálatra a betegeket.*

Egy-két esztendő múlva 150 vasutascsalád új, modern lakásba költözhet. Nemcsak az állomás lesz egyre szebb és nagyobb, hanem a község is, ugyanis ez év *július 1-én nagyközséggé lép elő Záhony.*

Nábrádi Lajos
Mátészalka

Eredményes a kongresszusi verseny

Miskolciak is részt vesznek a kongresszus tiszteletére indított munkaversenyben. Már az első negyedévben lemérhető volt a teljesítmények javulása. *Az igazgatóságok egymásközti versenyében 102,3 százalékos teljesítményt értek el.* A kocsitartózkodási idő — egy kocsira vonatkoztatva 1,2 órával jobb, mint az 1969. év azonos időszakában.

Fazekas László
Miskolc

Két álló óra

Balatonfüred állomás váróteremében és a jegyváltó előcsarnokban — évek óta — 2.45, illetve 6.20 órát mutatnak az órák. Senkinek sem tűnt fel eddig, hogy az idő pontosabban az óra megállt Balatonfüreden?

Kiss Lajos
Alsóőrs

SZÉPÜL BALATONAKALI

A régi öreg Balatonakalira lassan senki sem ismer rá. Új járdák, parkok épültek. Az új kikötő, új rangra emelte a községet: nemzetközi üdülőhely lett. A vasutasok nemcsak a községfejlesztésben, hanem sok minden más munkában is elöljárnak.

B. K.

Emlékezés és emlékeztetés

Nagygyűlés az Északi Járműjavítóban ✦ 20 évvel ezelőtt robbant ki a koreai háború

Június 25-én délután zsúfolásig megtelt a Vasutas Szakszervezet Törekvés Művelődési Központja, hogy megemlékezzen 1950. június 25-ről, a koreai háború kirobbantásának 20. évfordulójáról. A nagygyűlés sok száz részvevőjét ünnepi díszben fogadta a nagyterem, ahol koreai és magyar zászlók hirdették a két nép testvéri barátságát.

Nemrégen tért haza a Koreai Népi Demokratikus Köztársaságban járt magyar szakszervezeti küldöttség, amely június 10—16. között tartózkodott Koreában. E küldöttség tagja, Gál László elvtárs, a SZOT titkára volt a nagygyűlés szónoka, aki a tragikus napok felidézése mellett magával hozta az újjáépült népi Korea meleg üdvözletét is.

1950. június 25-én, vasárnap hajnali 5 órakor megrázkódott a föld, otthonok, gyárak lettek a tűz martalékává. Néhány óra múlva már világgá röppent a hír: háború van Koreában! *Nemrég, alig 5 éve annak, hogy befejeződött a második világháború, még friss sebek éktelenkednek az emberiség testén, és ismét felrémlett egy világégés veszélye, amely az indokinai térségen túl a világbékét is fenyegette.* A már közel 4 éve tartó hidegháborús korszak vezetői — Dulles szavaival élve — úgy vélték, „az idő megérett" a támadásra. Az erőfitogtatáson túl bizonyítani kell az USA világcsendőr szerepét, meg kell törni a világháborúból épülő népek szabadságmozgalmát, a demokratikus fejlődést.



Gál László

Az amerikai imperializmus gondosan készítette elő az agressziót. A kettészelt ország déli részében olyan viszonyokat teremtettek a Li Szin Man bábkormány létrehozásával, amely hűséges kiszolgálónak bizonyult. A KNDK megalakulása után megyorsították Dél-Korea militarizálását. 1950 tavaszán a bábrezsim már százezer főnyi hadsereggel rendelkezett, amelyet amerikai katonai tanácsadók képeztek ki. Abban bíztak, hogy a „menetelés Északra", az amerikai légierő és hajóhad támogatásával néhány hét alatt eldönti Észak sorsát. *Az agresszorok azonban méltó fogadtatásban részesültek. Az AP tudósítója kétségbeesetten jelentette: „Magunkra maradtunk, a dél-koreai hadseregnek nincs többé egyetlen egysége sem."* A támadókat visszavetették a 38. szélességi fokon túlra, Dél-Korea összeomlott. Amerikát az egész világ felháborodása tárgyalóasztalhoz kényszerítette, s 1953. július 27-én Panmindzsonban fegyverszüneti egyezmény jött létre.

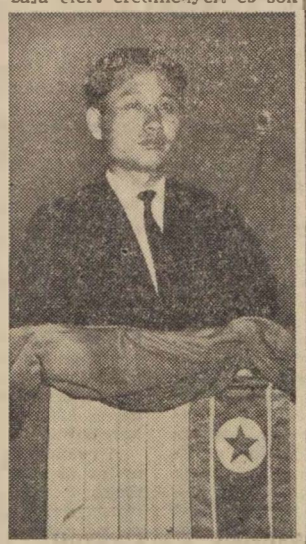
A 38. szélességi fok fogalommá vált, s azóta is az első látványos amerikai vereséget jelenti. A katonai vereségen túl még valamire rá kellett döbbennie az imperialistáknak. Fel kellett adni egy mítoszt, az erőpolitikát és szembe kellett nézni az egész világ lelkiismeretével, amely már akkor érezte a mai vietnami tragédiát is. A villámháborús tervek kudarcot vallottak, és Clark amerikai parancsnok világszerte ismert szavai: *„...én vagyok az első amerikai parancsnok, aki veszteséget ír alá fegyverszüneti egyezményt"*, mégsem szolgáltak mély tanulságként. Ma is pusztít az imperialista hadigépezet, pedig már Koreában is óriási veszteség érte katonai és politikai téren egyaránt.

Korea népe a háború alatt barlangokba kényszerült, állati körülményeket kényszerítettek rá — mégis megőrizte emberi méltóságát, szabadságvágyát. Ez adott erőt ahhoz, hogy — egy amerikai pilóta szavait idézzük — a Hold krátereihez hasonló, holdbeli tájakon újjáépítse hazáját. Sajnos, nem túlzott ez az amerikai pilóta. Az akkor 400 ezer főt számláló Phenjanra négyszázhúsz ezer bomba hullott! Szincshönben — Korea Lidicéjében — 800 embert élve temettek el egy ércbányában. Koreában mindenhol, mindenki emlékezik a háborúra, a háborúkra. A japánok pusztításaira, a sok évtizedes gyarmati megszállás idején és a második világháború napjaiban, s az amerikaiak kegyetlenkedéseire a vandál háború éveiben, 1950 és 1953 között. *A pentagon számítógépei 20—30 évre becsülték, amíg talpraáll Korea, s ma már alig emlékeztet valami e keserű évekre.* A nép hősiességét megsokszorozta a nemzetközi támogatás, szolidaritás. A magyar orvosok segítsége, népünk internacionalista támogatása is része volt e világot átfogó őszinte megnyilatkozásnak. *Ma már — mint azt a szakszervezeti küldöttség tapasztalta, egy újjászületett, gazdaságilag megerősödött ország Korea, ahol modern gyárak, textilüzemek, virágzó mezőgazdaság reprezentálja az új életet.*

Gál László elvtárs, a SZOT titkárának ünnepi beszéde után a KNDK budapesti nagykövetségének tanácsosa — Kim Dok Szong — meleg szavakkal mondott köszönetet a magyar nép testvéri segítségéért, mely része volt a győzelemnek.

— Népünk nem akar háborút — mondotta —, de a folyamatos provokációk mind jobban veszélyeztetik a békés, nyugodt életet.

A fokozódó dél-koreai ellenállási mozgalom arra utal, hogy az ország békés egyesítése az egész nép szent célja. Jogos büszkeséggel vázolta hazája elért eredményeit és sok sikert kívánt a testvéri magyar népnek a békés, építő munkához.



Kim Dok Szong

Laczkó Ildikó felvételei

Standovár Tibor

Az egészség és testi épség védelme

Visszapillantás a munkavédelmi jogszabályok fejlődésére

A munkavédelem kialakulása és fejlődése szoros kapcsolatban áll a munkásmozgalom kibontakozásával és megerősödésével. A kezdeti kapitalizmus embertelen munkakörülményei súlyosan veszélyeztették a dolgozók életét, testi épségét és egészségét. *„A tőkés termelés célja mindig a maximális értéktöbblet, vagyis a maximális terméktöbblet létrehozása minimális előlegezett tőkével: ha ezt az eredményt nem érik el a munkások különösen megfeszített munkateljesítmények kipréselésével; létre jön a tőkének ama tendenciája, arra irányuló törekvése, hogy a lehető legkevesebb költséggel termeljék az adott termékeket, takarékoskodjanak a munkaerővel és a költségekkel..."* — írja Marx.

A munka szocialista szervezése

Hazánkban a munkavédelem törvényhozási rendezésére irányuló törekvés a múlt század első felébe nyúlik vissza. Az 1840. évi gyártörvény — az akkori viszonyokhoz és uralkodó felfogáshoz képest — bizonyos vonatkozásokban haladó elveket tükröz. *A ma már elképzelhetetlen körülményeket jól érzékelteti a törvény ama rendelkezése, amely szerint a 12.(!) életévüket még be nem töltött személyek csak olyan gyári munkára alkalmazhatók, amelyek egészségükre nem ártalmasak és testi fejlődésüket nem akadályozzák.* Ugyanakkor a 16. évüket még el nem ért munkások munkaidejét napi 9 órában állapították meg. A fejlődés lassúságára volt jellemző az is, hogy a vasárnapi kötelező munkaszünetet csak 1891-ben iktatták törvénybe és csupán két évvel később történt intézkedés a balesetek elhárítására, illetve megelőzésére.

A Tanácsköztársaság, amely politikai jogokkal ruházta fel a munkásosztály és a parasztság tömegeit, a munka megszervezésében is a forradalmi jogalkotás útjára lépett. Hatalmas eredményeket ért el — a többi között — a jóléti és kulturális szolgáltatások, valamint a munkavédelem fejlesztése tekintetében. A Tanácsköztársaság utáni kormány visszaállította a burzsoá rendet és csak a felszabadulás után vált lehetővé ismét a munka szocialista szervezése.

A munkavédelem szabályozása különböző szinteken történik. Az egészség és a testi épség védelmét szolgáló munkakörülmények megteremtésének szabályait a Munka Törvénykönyve tartalmazza, s részletesebben az Általános Balesetelhárító és Egészségvédő Óvórendszabály állapítja meg. Az egyes szakmák sajátos követelményeit és viszonyait, valamint az ezekből adódó sajátos munkavédelmi követelményeket a szakmai óvórendszabályok foglalják magukba. Ezen előírásokat a szakmába tartozó tevékenység során a népgazdaság minden területén alkalmazni kell. *Sok esetben előfordul, hogy egyes vállalatok, üzemek, az említett rendszabályokon túlmenő védőintézkedéseket igényelnek. A jogszabály ki is mondja, hogy a vállalat köteles minden rendelkezésre álló intézkedést megtenni a dolgozókat fenyegető veszélyek elhárítására.* Ebbe a körbe tartoznak a vállalati munkavédelmi szabályzatok. Természetesen e kategóriába soroljuk a MÁV valamennyi szolgálati helyére és dolgozójára érvénnyel bíró Vasúti Munkavédelmi Szabályzatot, amely a vasút speciális helyzetéből fakadó óvintézkedéseket tartalmazza.

Új jogszabálygyűjtemény

A közelmúltban rendkívül hasznos művet jelentetett meg a Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó. *Dr. Weltner Andor „Az egészség és testi épség védelme" című könyvében összefoglalja a hatályos munkavédelmi jogszabályokat és kimerítő magyarázatokat fűz azokhoz.* A szerző a terjedelmes — több mint 600 oldalas — munkában jól rendszerezve, közérthetően tárgyalja az elméleti és gyakorlati tudnivalókat. Külön kiemeli művében a szakszervezetek munkavédelmi tevékenységét, ezen belül a jogi szabályozásban való részvételt és a munkavédelmi felügyeletet. Ide kívánkozik annak, a már többször felvetődött kérdésnek a megemlítése, hogy Weltner a „munkavédelem" kifejezést nem tartja elég szabatosnak. „Nyilvánvaló, hogy az ismertetésre kerülő szabályok és megoldások nem a munkának, hanem ahogyan azt a Munka Tövénykönyve helyesen kifejezésre juttatja, a dolgozók egészségének és testi épségének védelmét szolgálják. Hozzá teszi azonban: „Ennek ellenére fejtegetéseinkben továbbra is általában a „munkavédelem" kifejezést használjuk, mert ez a kifejezés a napi szóhasználatban már megszokottá vált".

Szakszervezeti bizottságok figyelmébe...

Befejezésül rá kell mutatnunk arra, hogy a legjobb munkavédelmi szabályozás sem éri el a kívánt eredményt, ha a végrehajtás során hibák, hanyagságok jelentkeznek. Ezért van különös jelentősége az oktatásnak. *A dolgozót az előírt anyagból be kell számoltatni, meg kell győződni arról, hogy jól elsajátította-e az elméleti és gyakorlati ismereteket.* A munkavédelem eredményessége nagymértékben attól függ, hogy a dolgozókban tudatossá válik-e a veszély, és jó értelemben vett megszokássá válik-e a vonatkozó szabályok fegyelmezett magatartása. a különböző védőberendezések és védőeszközök rendeltetésszerű használata. Ebből a szempontból igen lényeges a hatásos munkavédelmi propaganda és agitáció kifejtése, melynek érvényesülését elsősorban a munkavédelmi felügyelők, a munkavédelmi előadók és biztonsági megbízottak segíthetik elő.

Dr. Horváth Károly

Felkészültünk a nyári idényre

Sajtótájékoztató az Utasellátó nyári terveiről

Tóth László az Utasellátó főigazgatója a Hunyadi Sétahajó fedélzetén tájékoztatta a sajtó munkatársait az Utasellátó nyári terveiről, munkájáról.

Felkészültünk a nyári idényre — mondotta bevezetőjében —, s reméljük, az elmúlt évekhez viszonyítva még eredményesebben és sikeresebben szolgálhatjuk az utazóközönséget. A kultúráltabb utasellátás érdekében szervezeti és kereskedelmi módszereket alkalmazunk az alkoholizmus ellen, s a hatósági előírásokat megszegő dolgozókat szigorúan megbűntetjük, sőt még létszámhiányunk ellenére sem riadunk vissza az esetleges elbocsátástól. *Az üdítőitalok forgalmát tovább növeljük — folytatta tájékoztatóját a főigazgató —, s bevezetjük a tej- és tejtermékek árusítását. Első* lépésként a Keleti pályaudvaron kívánunk tejbüfét létesíteni, s ezt követi hamarosan Keszthelyen is egy tejbüfé. Tervszerűen folytatjuk a korszerűtlen söntések bisztrókká történő átalakítását, ahol már hidegkonyha-készítményeket, gyümölcsöket, grill- és gyorsfogyasztott ételeket árusítunk.

A hálózatfejlesztésről és az üzleti tevékenységről szólva a főigazgató elmondotta, hogy június végére befejezik a Knopp utcai Előre Sporttelepen levő vendéglő korszerűsítését, valamint a ferencvárosi kultúrotthon melegkonyhás vendéglőjének építését. *A Keleti pályaudvaron részben a mozgóárusok helyett 11 új pavilont építettek, büfé- és kiskereskedelmi profillal. Ugyanitt a későbbiek folyamán a meglevő étterem mellé egy modern bisztró is épül.* Az építését még ebben az évben szeretnék megkezdeni. A nyár folyamán új büfé-pavilonokat adnak át Nyíregyházán, Békéscsabán, Szolnokon, Balmazújvároson, Oroszlányban, Soltvadkerten, Alsóörsön, valamint a komlói, esztergomi és békéscsabai MÁVAUT pályaudvarokon.

Összhangban az új nyári menetrenddel, kilenc nemzetközi expressszjárathoz közlekedtetnek étkezőkocsit, s a vállalat fennállása óta első ízben Utasellátó hálókocsi jár az Északi tengertől a Fekete tenger partjáig.

Sz. J.

Vége a tanévnek, itt a vakáció

Hazánkban nemcsak a gyerekek örülnek a sikeres vizsgáknak, a nyári vakációnak, hanem sok tízezer felnőtt is. Az ő soraikba tartoznak azok a vasutasok, akik tanulmányaikat kihelyezett általános és középiskolákban folytatják.

A budapesti szolgálati helyekről ebben az évben 650 dolgozó tanult. Közülük már százötven az új típusú magánvizsgára előkészítő tanfolyamokon, rövidített tanulmányi időben tanult. Különösen sikeres volt a Déli Vontatási Főnökségen működő kihelyezett osztályok munkája. *A januári és júniusi vizsgákon senki sem bukott meg, a tanulmányi átlag 3,1 volt.* De dicséretes munkát végeztek a *Hámán Kató vontatási főnökség, a Landler járműjavító, az Északi Járműjavító, a Nyugati állomás, a ferencvárosi vontatási főnökség, a Józsefvárosi Pályafenntartási Főnökség kihelyezett iskoláiban is.*

A középiskolák tanulóinak sem kellett szégyenkezniük. A vasutas tanulók tanulmányi átlaga ott is az országos átlagok felett volt.

V. J.

„Vakvágány"

az Állami Déryné Színház előadása

Érdekes, újszerű vasutas tárgyú társadalmi dráma bemutatására vállalkozott az Állami Déryné Színház. Színre került Majoros István: Vakvágány c. háromfelvonásos drámája Szécsi Ferenc rendezésében. A nézők egy kis forgalmú mellékvonal pályaőrének sorstragédiáját követhetik nyomon a darab végkifejlődéséig.

„Boldog Csikós Mihály, az ő paradicsomában" — ez volt a mottója 22 évig a pályaőr életének. — De ide is betört a kor: a változás. A környéken szénbányát fedeztek fel, ezért a pályaőr földjére új vágányok kerülnek, a kis őrházat állomássá fejlesztik. *Felajánlják Csikósnak, hogy végezze el az állomásvezetői tanfolyamot, de ő paraszti csökönyösségével ragaszkodik a megszokott életformához, az élet csendjéhez, a változatlansághoz. Lelke nem képes követni korunk forradalmi átalakulásának ütemét, értelmét, ezért menthetetlenül bukásra ítélt.* Ezt a keretet egészíti ki szerencsésen a családjában kialakult konfliktus: felesége és leánya a másik póluson állnak, és haladást, a fejlődést igenlik.

A néhány évvel ezelőtt közvetített, azonos témájú rádiójátékot az író, Majoros István jó dramaturgiai érzékkel adaptálta színpadra.

A darabot elsőnek Nyíregyházán mutatja be az Állami Déryné Színház. A tervek szerint az ország nagyobb vasúti csomópontjain szervezett keretek között viszik színre vasutas közönség előtt a „Vakvágányt".

Első, a Keleti csomópont

Befejeződött a budapesti területi bizottság szellemi vetélkedője



Rékasi István, a területi bizottság titkára megnyitja a szellemi vetélkedő döntőjét.

(Balogh Lajos felvétele.)

A VASUTASSZAKSZERVEZET budapesti területi bizottsága a múlt év decemberében felhívással fordult azokhoz a vasutasfiatalokhoz, akik még nem töltötték be a 35. életévüket, hogy kapcsolódjanak be a felszabadulásunk 25. évfordulója tiszteletére indított versenymozgalomba. A szakmai, politikai, történelmi és irodalmi témákat felölelő szellemi vetélkedőre 18 csomóponton mintegy 3000 fiatal jelentkezett, s a háromfordulós szellemi vetélkedő végén 16 csoport jutott döntőbe, melyet a „Törekvés" Művelődési Központban tartottak.

A döntőt Rékasi István, a budapesti területi bizottság titkára nyitotta meg. Külön kiemelte a Keleti csomópont, az Északi Járműjavító, a Déli pályaudvar, Rákos, Székesfehérvár és Győr állomások társadalmi, illetve szakmai vezetőinek lelkes tevékenységét, akik segítették a felkészülést.

Ezután megkezdődött a csaknem 6 órás döntő, amelynek során „holtverseny" alakult ki az Északi Járműjavító és a Keleti csomópont csapatai között, amiből végül is a Keleti csomópont került ki győztesen.

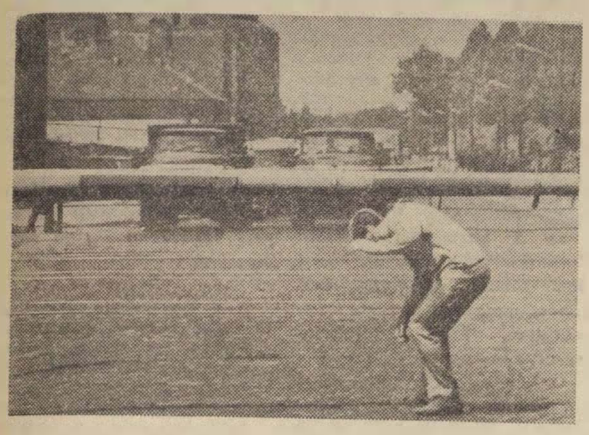
A zsüri — amelynek elnöke *Tóth János*, a budapesti igazgatóság vezetője volt — elismerésre méltó munkát végzett.

A KÖZEL FÉLÉVES VERSENY LEZÁRULT. 1. a Keleti csomópont, 2. az Északi Járműjavító, 3. a rákosrendezői csomópont, 4. a győri csomópont, 5. a székesfehérvári járműjavító, 6. a ferencvárosi csomópont lett. A díjakat Tóth János, a budapesti igazgatóság vezetője adta át. Az I. díj: 8000, a II. 6000, a III. 5000, a IV. 3000, és az V. díj: 1500 forint volt.

b. l.

Az életükkel játszanak!

A közlekedésrendészet szakemberével két veszélyes vasúti átjárónál jártunk



Egy ellesett pillanat. A gyalogos a tilosban jár.

ÚJSÁGHÍR:

A lezárt vasúti sorompót megkerülve akart átmenni a síneken a monori vasútállomáson Kovács Sándorné 71 éves nyugdíjas, s egy áthaladó tehervonat halálra gázolta. (Esti Hírlap.)

Egy eset a sok közül, hiszen oldalakat tölthetnének meg a baleseti jelentések, a felelőtlen emberek tragédiái. Mert felelőtlenek, könnyelműek az emberek. Bizonyítja ezt a következő riport is, *amikor a Budapesti Rendőrfőkapitányság közlekedésrendészetének szakadosával, Sztéhló Györggyel, a rákoskeresztúri, illetve a Szegedi úti vasúti átjáróhoz látogattunk el.*

A Rákoskeresztúri út és a Jászberényi út kereszteződésénél most engedik le a sorompót, pontosabban, a fél sorompót. Ez azonban mit sem zavarja azt a kerékpárost — egy fiatal fiút —, aki a fél sorompókat kerülgetve kerekezik a sínek között. Majd követi őt egy gyalogos, ailknek már szaladni is kell, hiszen a Rákos állomásról kihúzó tehervonat gyorsan közeleg.

A figyelmeztetés nem használ

— Sajnos, mindennapi eset az ilyen — mondja *Tamás István sorompókezelő.* — A figyelmeztetésünk nem használ. Egyébként is, mit érünk, ha egy kerékpárosra vagy egy motorosra rákiáltunk — mert motorkerékpáros is nem egyszer áthajt a lezárt sorompók között —, hiszen két-három pillanat alatt eltűnnek a szemünk elől. *Ha a rendszámot jól látom, akkor felírom, és átadom a vasúti rendőrségnek. Sok szabálysértési eljárást folytattak már le bejelentésünk, illetve bejelentésem alapján.* De ez sem használ. Fegyelmezetlenek, meggondolatlanok az emberek. Az életükkel játszanak és mégis...

— Amióta itt dolgozik, volt-e már baleset ?— kérdeztük a sorompókezelőt.

— Tíz éve vagyok ezen a helyen, s bizony nem egy baleesetet láttam már. *Volt olyan eset is, amikor a lezárt sorompó közé beszorult autó és vezetője csak úgy menekült meg, hogy a mozdonyvezetőnek sikerült gyorsan megállítania a vonatot.* De 1966 óta, amióta felszerelték a fél, illetve fénysorompót, nem történt baleset, mert a sorompók közé beszorult jármű, vagy gyalogos id tudott még surranni.

Sztéhló György rendőrszázadossal mintegy 20 percet várakoztunk az átjárónál, s addig Tamás István hatszor engedte le, illetve húzta fel a sorompót, s közben három kerékpáros és két gyalogos kockáztatta életét a sorompók között.

Legtöbb baj a teherautókkal van

— Ha rendőrt látnak itt — mondja a sorompókezelő —, akkor betartják a szabályokat a járókelők és a gépjárművezetők (Sztéhló százados civilben volt épp azért, hogy lehetőleg reális képet kapjunk e röpke riport alkalmával.)

Nem valami bíztató kép fogadott bennünket Rákosrendező mellett, a Szegedi úti sorompóknál sem. Az emberek itt is fegyelmezetlenek.

— *Legtöbb bajunk a teherautókkal és a tehertaxikkal van — mondja Sződi Lajos sorompókezelő, aki 18 éve dolgozik Rákosrendező állomás bejáratánál.* — Naponta 200—250-szer kell le- és felengedni a sorompót, s ezalatt az idő alatt számtalan szabálysértés történik. A csúcsforgalomban legalább egy közlekedési rendőr kellene. Az egyenruhának tekintélye van. Azonkívül nagyon kellene már a felüljáró.

Ami igaz, az igaz, a felüljáróra nagy szükség lenne, s bár késő megemlíteni, de mégis azt tesszük: talán fontosabb lett volna itt felépíteni a felüljárót, s nem a Hungária körút folytatásaként. az Állatkertnél, mert ez az útvonal jóval forgalmasabb. *Az a feltevés pedig, hogy majd a Szegedi utat kikerülve a Hungária úti felüljárón közlekednek az autók, nem bizonyult helyesnek, mert tapasztalatunk szerint — a Szegedi úti sorompóknál dolgozó vasutasok szerint is — nem csökkent a forgalom.* A gépkocsiknak kerülni kellene, s a gépkocsivezetők ezt nem vállalják.

Akadnak természetesen fegyelmezett gyalogosok és fegyelmezett gépjárművezetők is. Pedig a Szegedi úti vasúti átjáró próbára teszi az ember türelmét. És mégis nagyon sokan, hosszú sorokban, türelmesen várnak.

Több türelmet!

Riportunk során felkerestük a Nyugati pályaudvar vasúti rendőrségét is, ahol *Cemmel Mátyás rendőrhadnagy,* az őrsparancsnok helyettese elmondotta, hogy ellenőrzésük során gyakran ellátogatnak a Szegedi úti átjáróhoz is, de egész nap nem tartózkodhatnak ott, s így bizony előfordul a szabálysértés. Azt is elmondotta, hogy ezen az állapoton lehetne változtatni azzal, ha a forgalmi szakemberek jobban együtt dolgoznának a vasúti rendőrrssel. *A kölcsönös megértés, az összehangolt munka segítene.*

A végleges megoldás azonban, kétségtelen, a felüljáró építése lenne. S addig? Addig több fegyelmet, nagyobb felelősségérzetet és sok-sok türelmet kérünk a vasúti átjárón közlekedőktől, mert inkább 10 perc vagy akár fél óra a sorompó előtt, mint egy tragikus pillanat a sorompók között.

Szerényi József



Vannak azonban türelmes várakozók is, akik a sorompó felnyitása után indulnak el.
(Márton Emese felvételei.)

Átadták rendeltetésének a korszerűsített ukk-zalaegerszegi vasútvonalat

„Rohamosan korszerűsödik Zala megye vasúti közlekedése" — állapították meg a megyei párt és tanácsi vezetők azon az ünnepségen, *amelyen Lindner József MÁV vezérigazgató-helyettes átadta rendeltetésének az Ukk—Zalaegerszeg közötti korszerűsített vasútvonalat, az új Zalabér—Batyk állomást és a zalaegerszegi üzemi épületet. Lindner József a Zalabér—Batyk új felvételi épület előtt tartott ünnepségen hangsúlyozta:*

— Az Ukk—Zalaszentiván állomások között a vonal hossza alig több 30 kilométernél, — a teljes vasúti hálózatnak csupán kis hányada. Jelentőségét azonban nem a vonal hossza, hanem Zala megye gazdasági életében betöltött fontos szerepe határozza meg. Az átépítés előtt a pálya alacsony tengelynyomásra és 30—40 km/óra sebességre volt alkalmas. Az állomások a vonalat egyenlőtlen szakaszokra bontották, s egymástól rövid távolságra két elágazó állomás üzemelt, Türje és Zalabér. Ezek helyett most, új elágazó állomás épült: Zalabér —Batyk. A két régi állomás megszűnt. Türje új megállóhelyet kapott.

Az építési munkák 1966-ban kezdődtek. A Betonútépítő Vállalat 800 ezer köbméter földet mozgatott meg, 16 kilométer vágányt és egy sor műtárgyat épített. Az állomások korszerűek, nagy befogadóképességűek. Növekedett a tengelynyomás és a pályasebesség is.

NAGYOBB SEBESSÉG, NAGYOBB TENGELYNYOMÁS

A vonalon végig új felvételi épületek, magasított peronok, korszerű utasfogadó és kiszolgáló helyiségek fogadják az utazni szándékozókat. Kényelmesebb lett az utazás, mert a szárnyvonalakra utazóknak csak egyszer kell átszállni a korábbi két-három átszállással szemben.

Az új menetrendben már figyelembe vették a vonal korszerűsítését, s Budapest—Zalaegerszeg között a gyorsvonati utazási sebesség 63,6-ról 68,1 km/órára növekedett. A helyi személyvonatoknál a menettartam a rövid szakaszon is 5—10 perccel csökkent. Balatonszentgyörgy—Zalaegerszeg között a menettartam 20—30 perccel rövidült.

A MÁV vezérigazgató-helyettese és a Betonútépítő Vállalat igazgatója ezután kitüntetéseket, jutalmakat adott át a legkiválóbb műszaki vezetőknek és dolgozóknak.

Zalaegerszegen a régi felvételi épület tőszomszédságában új, korszerű üzemi épület létesült. Ennek építéséről lapunkban már a múlt évben beszámoltunk.

FEJLŐDIK A VÁROS, FEJLŐDIK A VASÚT

Az új üzemi épületben kapott helyet a forgalmi iroda, a távközlő- és biztosítóberendezések helyiségeit is itt helyezték el, s az állomás műszaki kiszolgálásához szükséges összes szolgálatot egy épületbe összpontosították. A régi felvételi épületben felszabaduló helyiségeket az utaskiszolgálás javítására használják fel. Átépítik, korszerűsítik az Utasellátó Vállalat éttermét, konyháját.

Puhánszki Ferenc, a városi pártbizottság titkára az üzemi épület átadásán kiemelte, hogy a város vezetői és lakossága nagy figyelemmel kísérte e létesítményt, mert a felszabadulás óta ez az első jelentős vasúti korszerűsítés, ami a várossal közvetlenül kapcsolatos. A régi felvételi épületet a 30-as években a város 12 ezer lakosának építették, most a lakosság száma 40 ezer. Akkor nem volt ipar Zalaegerszegen, ma 18—20 ezer ember dolgozik az iparban. A város fiatal, dinamikusan fejlődik és ez egy nagyobb volumenű vasúti korszerűsítés szükségességét veti fel elkerülhetetlenül.

A vonal egy részének rekonstrukciója tehát — néhány utómunka kivételével — befejeződött. Nemsokára megkezdődik a Boba—Ukk közötti rekonstrukció is, nagygépláncos vágányfektetéssel. A munkák befejezése után a korszerű vasút mentén lassan átalakul a környék gazdasági arculata és Zala megye végre az ország vasúti közlekedésének egyenrangú részese lesz.

Bermann István

Ingahatású, nagy sebességű villamos vonat

JAPÁNBAN CSAK AZ ÚJ TOKAIDO vonalon normál a nyomtáv (1437 milliméter a sínek között), és a kanyarok mind nagyon enyhék, ami jelentős mértékben könnyíti meg a 210 kilométer/óra sebességű szuperexpressz közlekedését. *Máshol mindenhol keskeny nyomtávúak a vasútvonalak (1067 milliméter a nyomtáv).* A japán domborzati viszonyokat a sok hegyvidék jellemzi, [illegible]ság nagyon ritka az ol[illegible]gban.

Ennélfogva sok a kanyar a vasútvonalakon. Még a korlátolt hosszúságú expresszvonatoknak is, amelyek 120 kilométer/óra legnagyobb sebességükkel a leggyorsabb szerelvények Japán hagyományos vasútvonalain, 70—80 kilométer/óra értékre kell csökkenteniük sebességüket a kanyarokban, aminek következtében az átlagos sebesség legfeljebb 90 kilométer/óra lehet. *A helyzet az, hogy a japán vonatok a sok kanyar miatt — az új Tokaido kivételével minden más vonaton — a teljes menetidejüknek 25—45 százalékában csökkentett sebességgel haladnak.*

A Japán Állami Vasutak műszaki gárdája évek óta folytatja a kutatómunkát, hogy a keskenyvágányú vonalakon nagyobb sebességgel járathassa a szerelvényeket, és hogy közelebb hozhassa e vonatok sebességét az új Tokaido vonal szuperexpressz vonatainak sebességéhez.

NEMRÉG ELKÉSZÜLTEK a tervek egy olyan villamos vonat megvalósítására, amely a lehető legkisebb mértékű lassulással haladhatna át a kanyarokon. *Rövidesen összeállítanak három személykocsiból egy kísérleti szerelvényt az ellenőrző vizsgálatok elvégzéséhez.*

Az új megoldás lényege az, hogy a forgóvázon gömbölyű helyeznek el a kerekek és a kocsiszekrény között, úgyhogy maga a kocsi ezekre a görgőkre támaszkodik. Amikor a vonat bekerül egy kanyarba, a kocsik automatikusan elfordulnak hossztengelyük körül a görböleti középpont felé, hogy jobban kiegyensúlyozhassák a kifelé irányuló centrifugális erő hatását. *A kanyar elhagyása után magától kiegyenesedik minden kocsi. Erre utal az „ingahatású, nagy sebességű villamos vonat" elnevezés.* Az új megoldás előreláthatólag 20 kilométer/óra értékkel növeli meg a kanyarokban a sebességet, és a legnagyobb menetsebesség 130 kilométer/óra lesz.

A FELBORULÁSI VESZÉLY kiküszöbölésére az új személykocsik az eddigi acélanyag helyett könnyű alumíniumötvözetből készülnek. A hűtőberendezéseket és villamos készülékeket — amelyek a jelenlegi személykocsikon az utastérben vannak — az új kocsikon a padló alatt helyezik el, hogy minél lejjebb kerüljön a súlypont.

Az állami vasutak igazgatóságának tervei szerint a rövidesen sorra kerülő kísérleti üzem eredményeitől függően már a most áprilisban kezdődő költségvetési évben megindulhat az új típusú személykocsik tömeggyártása, hogy az 1972-re tervbe vett menetrendi módosítások után ilyen kocsikból álló, rövid szerelvényeket lehessen összeállítani a fő vonalakon közlekedő expresszvonatokhoz.

VITÁS KÉRDÉSEK A SZOCIALISTA BRIGÁD CÍMEK ADOMÁNYOZÁSÁNÁL

Az előző számban megjelent cikkünkben a szocialista brigádok anyagi elismerésénél felmerülő vitás kérdésekre igyekeztünk választ adni. Most a címek odaítélésével, adományozásával és nyilvántartásával foglalkozunk.

Oklevél és igazolvány

Elsőnek arról szólunk, hogy milyen tevékenység alapján adományozható a brigádok részére a szocialista cím.

A „szocialista brigád" cím adományozásáról, illetve megvédéséről általában legalább egyéves eredményes munka alapján a *„Szocialista módon dolgozni, tanulni és élni" jelszó követelményeinek maradéktalan figyelembevételével — a brigád önértékelése, valamint az illetékes gazdasági és társadalmi szervek értékelése alapján — kell dönteni.*

A szocialista cím első ízbeni elnyerése esetén a brigád részére oklevelet, a brigád tagjainak pedig brigádtag-igazolványt kell adományozni. A következőkben ez az oklevél és igazolvány lesz a szocialista brigádok és tagjaik nyilvántartási okmánya. *Ezeken folyamatosan kell feltüntetni, hogy melyik évben, mikor, milyen elismerésben, illetve kitüntetésben részesült a brigád, illetve a brigádtag.* Ezzel egyidejűleg megszűnik a kartonnyilvántartás.

Az 1971-től rendszeresített és kiadásra kerülő okleveleken, brigádtag-igazolványokban visszamenőlegesen rögzíteni kell az eddig elért elismeréseket, az adományozó szerveknek igazolniuk kell a fokozatok elérését.

A szocialista cím másodszori elnyerése esetén a brigádnak brigádzászlót, a tagoknak kis alakú zöldkoszorús jelvényt kell adni. A második évben nem automatikusan kell adományozni a brigádzászlót, illetve a zöldkoszorús jelvényt. Annak jogosságát minden esetben a brigád és tagjai munkája, tevékenysége, illetve az adományozó szervek döntik el. Előfordulhat, hogy a brigád csak több éves munkája után kapja meg másodízben a szocialista címet, nem pedig két év után.

A szocialista cím harmadízbeni elnyerését követően a brigádoknak — egyedi elbírálás alapján — tevékenységük eredményeit és színvonalát és azzal arányban álló elismerések, bronz, ezüst, arany brigádérmek bármelyike ismételten is adományozható, nem szükséges az sem, hogy az alsóbb fokozatok birtokában legyenek. *Ebből következik, hogy a brigádok a cím harmadízbeni elnyerésekor — ha munkájukat úgy értékelik — megkaphatják az arany-, illetve ezüstérmet.* De előfordulhat olyan eset is, hogy egy brigád többször egymás után csak a bronzérmet tudja elnyerni.

Nagyobb felelősséggel

A rendelet megjelenése óta többször hallottunk olyan véleményeket, hogy a jövőben a pénzügyi keret szabja meg a szocialista cím elnyerését, illetve adományozását. Ez a nézet téves. *Az igaz, a jövőben csak a hármas jelszó egységes értelmezése alapján végzett munkáért lehet adományozni az elismerések és kitüntetések bármely fokozatát.*

A határozat jelentősége abban áll, hogy elősegíti a tartalmi munka fejlődését a brigádon belül, növeli az adományozó kollektívák és szervek felelősségét.

A szocialista címet olyan fokon kell adományozni, amilyen színvonalon eleget tesz a kollektíva a vállalásainak, figyelembe véve a művelődést, magatartást és a környezetére gyakorolt hatást. *Ezt kívánja biztosítani az új határozat a szocialista címek adományozásánál.* A brigádok önfejlődése és munkája határozza meg, hogy milyen fokozatú elismerésre, kitüntetésre jogosultak.

Az új határozat — a méltányosság szellemében — hangsúlyozza, hogy:

a brigádok az esetben is megtarthatják az eddig elnyert elismerést kifejező brigádérmeiket, ha a soron következő termelési tanácskozáson nem ítélik oda számukra a szocialista címet. *Új elismerést, kitüntetést azonban csak a szocialista cím visszaszerzésétől számított két év után kaphatnak.*

Természetesen más a helyzet akkor, ha valamely brigád vagy annak tagja súlyos, a közerkölcsöt, törvényt sértő magatartást tanúsít. Ez esetben határozott intézkedés szükséges a szocialista cím, illetve az elnyert elismerések és kitüntetések visszavonására.

Molnár László

Tragikusan is végződhetett volna...

AMIKOR A MOZDONYVEZETŐ NEM FIGYEL

1970. május 18-án Gátér és Kiskunfélegyháza állomások között az 58-as szelvényben 3 óra 45 perckor a 7420 számú vonatot a motorvezető megállította, mert a vonattal szembe a 7419/II. számú mozdonyvonat jött. *Baleset nem történt, mert a 7420 számú vonat személyzete figyelmesen látta el a szolgálatát, de végződhetett volna tragikusan is az eset.* A veszélyhelyzet bekövetkezéséért a 7419/II. számú mozdonyvonat mozdonyvezetője a felelős.

Súlyos mulasztás...

Ilyen röviden és tömören szól a szegedi igazgatóság vasútüzembiztonsági osztályának jelentése. A tényállás is egyszerűnek látszik: a végrehajtó forgalmi szolgálatnál egy kulcshelyzetben levő dolgozó — a mozdonyvezető — súlyos hibát vétett. A teljes igazság azonban ettől jóval bonyolultabb.

A Szentes—Kiskunfélegyháza vonalon levő Gátér állomáson 22—8 óráig egyszerűsített forgalmi szolgálat van, vagyis a forgalmi szolgálattevő egyedül van.

Az állomási végrehajtási utasítás rendelkezése szerint ebben az időszakban az állomás két szélső váltóját — az 1-es és 2-es számút — egyenes irányban állandóan zárva kell tartani. Ez idő alatt az állomáson — mivel a rendkívüli áthaladás előfeltételei nincsenek meg —, a vonatok nem haladhatnak át. Az F. 2. sz. Utasítás előírja, nogy rendkívüli módon áthaladni csak ott szabad, ahol külön előjelzővel rendelkező kijárati jelző, vagy pedig a kijárati jelzőre előjelzést adó bejárati jelző van, ezek „Szabad" állása mellett a forgalmi szolgálattevő adja a „Felhívás az indításra" jelzést. Amennyiben ezek a biztonsági előfeltételek nincsenek meg, akkor két személynek kell az áthaladtatásban közreműködni: egynek a bejárati oldal váltóinál, ahol a „Felhívás az áthaladásra" jelzést kell adni és másodikként a forgalmi szolgálattevőnek, aki a fentebb már említett jelzést adja. Ha a vonatszemélyzet részéről nincsen akadálya a rendkívüli áthaladásnak, akkor a mozdonyvezető „Féket ereszd meg", ha van akadálya, akkor „Féket húzd meg!" jelzést kell adnia.

A 7419/II. számú mozdonyvonat, amely előzőleg egy tehervonatot továbbított Szentesre — egy kalauzkocsival, melyben a vonatkísérők utaztak önköltségben —, Szentesről indult el. *A szentesi forgalmi szolgálattevő utasításellenesen, kis formátumú menetlevelet adott a vonathoz az előírt három részből álló helyett. Nem került kiállításra vonatterhelési kimutatás sem.* Nem adtak írásbeli rendelkezést arra sem, hogy az állomások között levő megállóhelyeken történő áthaladásra rendelkeztek-e. A 7419/II. számú vonat menetrendjében ugyanis ezeken a helyeken menetrend szerint megállás van.

A mozdonyvonat Szentesről elindulva a megállóhelyeken és Csongrád állomáson áthaladva közeledett Gátér állomáshoz. Az itteni forgalmi szolgálattevő a vonat részére időben váltó- és vágányútellenőrzést tartott, majd a nem biztosított bejárati jelzőt „Szabad", az előjelzőt a „Bejárati jelzőn szabad jelzés várható" állásba állította. *Eközben kért engedélyt a Kiskunfélegyháza állomás forgalmi szolgálattevője a menetrend szerint induló 7420 számú vonat részére.* Az engedélykérésbe bevonták a 274. számú pályaőri szolgálati hely dolgozóját is, hogy az engedélyadást rögzítse. Gátér állomás forgalmi szolgálattevője a menetengedélyt megadta, közölte, hogy vonatot nem indít és kérte, hogy a 7420 számú vonat személyzetét írásbeli rendelkezéssel értesítsék, hogy állomásán a menetrendtől eltérően, kitérő irányba járnak be. Számolva a mozdonyvonat menetidejével, s annak várható érkezése előtt még kerékpárral kiment az állomás Kiskunfélegyháza felőli végére, ahol a 2. számú váltót a szabványos egyenes irányából — a váltózár kinyitása után a keresztező 7420 számú vonat számára —, kitérő irányba, a II. számú vágányra állította. Utána visszatért a forgalmi iroda elé, a bejáró mozdonyvonatot fogadni. Kézi jelzőeszköz nem volt nála, mivel a váltóellenőrzéshez nem vitt — és nem is kellett magával vinnie —, a visszatéréskor pedig már nem volt ideje magához venni.

A 7419/II. számú mozdonyvonat behaladás közben sebességét mintegy 15 km/órára csökkentette. *A mozdonyvezető a fordított állású 324. sorozatú mozdonyból kikönyökölve figyelt, majd onnan visszahajolt.* A forgalmi szolgálattevő az előtte elhaladó mozdonyra fölkiáltott, hogy várnak a 7420-asra. Amikor a mozdony 30—35 méterrel már elhaladt, s sebességét tovább sem csökkentette, a forgalmi szolgálattevőben már felmerült a gyanú, hogy esetleg nem tudnak megállni és a II. számú vágányra lezárt váltót felvágják. *Ennek elkerülése végett sapkájával „Megállj" jelzést adott, majd hangjelzéssel is ezt folyamatosan ismételte, számítva arra, hogy a mozdonyszemélyzet a váltófelvágásnál hallható ropogásra, vagy az attól kb. 300 méterre nyitott állapotban levő sorompó miatt visszanéz és megáll.* A mozdonyvonat azonban felgyorsulva haladt Kiskunfélegyháza felé.

Gátér állomás forgalmi szolgálattevője ezekután azonnal felhívta telefonon a 274. számú őrhely dolgozóját, hogy a 7420 számú vonatot ne engedje tovább. A vonat azonban ott már elhaladt. *Kiskunfélegyháza állomás forgalmi szolgálattevője az eseményekről értesülve felhívta a vasútvonal mellett levő mezőgazdasági gépállomás portását, hogy ő rohanjon a közeledő 7420. számú vonat elé és állítsa azt meg.* A vonat azonban már ott is elhaladt. Ekkor még egy lehetőséggel kísérletezett: az egyik dolgozóját motorkerékpárral küldte a vonat után, azonban a rossz út miatt ez sem vezetett eredményre. Gátér állomás forgalmi szolgálattevője közben felkeltette az állomásvezetőt és a szomszéd állomás dolgozóival együtt tehetetlenül várták az események bekövetkezését.

A 7420 számú személyvonat AB motorkocsival vontatva menetrend szerint haladt. A motorvezető és a mellette levő vonatvezető — mindketten Szentes honállomásúak —, utasításszerűen folyamatosan előre figyelt. *Eközben meglátták, hogy a vonalon velük szemben két fehér fénnyel kivilágított vonat közeledik.* Saját vonatukat azonnal megállították, a vonatvezető leugrott, a közeledő vonat felé szaladt és „Megállj" jelzést adott. A 7419/II. számú vonat mozdonyvezetője a jelzéseket észrevéve megállt.

Felelőtlen mozdonyvezető

A 7420 számú vonat vonatvezetőjének kérdésére, amikor ő a szembehaladás okáról érdeklődött, azt mondta, hogy Gátér állomáson menesztették. A 7419/II. számú mozdonyvonatot ezután a személyvonattal egyesítették és úgy közlekedtek Gátér állomásra. Ott a bejárati jelzőnél értesítést kaptak, hogy a 2. számú váltón 5 km/óra sebességgel haladhatnak be, mert azt előzőleg felvágták.

A balesetvizsgáló bizottság a tényekből — a mulasztást elkövető mozdonyvezető vallomásával ellentétben —, kétségen kívül megállapította, hogy a forgalom biztonságát súlyosan veszélyeztető utasításellenes munkáért a 7419/II. vonat mozdonyvezetője a felelős.

Azt is megállapította a bizottság, hogy a veszélyhelyzet megszüntetése nem a véletlenen, hanem az éber, utasításszerű munkát végző, a 7420 számú vonatot továbbító mozdony- és vonatvezető érdeme. Vonatjukon 120 utas tartózkodott.

Tragikusan is végződhetett volna...

Dr. Géringer Ferenc

Felelőtlen szakvéleményező

„AZ ELFELEJTETT" ÜGYIRAT

A szocialista demokrácia érvényesülése érdekében az 1957. évi IV. törvény, valamint az 1013/1959. (IV. 8.) Korm. számú határozat rögzíti a dolgozók panaszainak intézési határidejét. A rendelkezés szerint a bejelentett panaszt 30 napon belül intézni kell.

Az 57/1967. (XII. 19.) Korm. sz. rendelet 13. §. 1. bekezdése a következőket írja elő: *„Újításként benyújtott javaslattal kapcsolatos bármely sérelem esetén a javaslattevő a határozat kézhezvételétől számított 60 napon belül az illetékes szakszervezeti szervhez panasszal fordulhat. A szakszervezet egyeztetési eljárást folytat le és ha ennek eredményeként az ügy felülvizsgálatát tartja szükségesnek, a vállalatnak az ügyet 15 napon belül újra meg kell vizsgálni."*

Kazári József újító évekkel ezelőtt javaslatot nyújtott be a „Badacsonytomaj—Badacsonytördemic állomások között az 1065/84. sz. szelvényben tervezett tőzegkiszedési munkák tervmódosítására. Az egyszemélyi elbíráló a javaslatot elutasította. Az újító az idézett rendelkezés értelmében felülvizsgálati kérelemmel fordult a vasutasszakszervezet közgazdasági osztályához.

A kérelem kivizsgálása után a szakszervezet 1968. december 18-án Harmati Sándor vezérigazgató-helyettestől kért felülvizsgálatot, aki 4183/T. szám alatt a szakszervezet kérését a 6. Szakosztálynak adta kivizsgálásra. Igy került az ügyirat most már új számmal (127244/1968.) 1968. december 21-én a 6. A. osztályba *Szijártó József mérnök tanácsoshoz.*

A 6. A. osztály vezetője, mert ugyanazt a szakértőt jelölte ki szakvéleményezőnek, aki már az első alkalommal is szakvéleményezője volt a javaslatnak, ezzel hibát követett el.

Mivel az újító a felülvizsgálat eredményéről értesítést nem kapott, ismételten a szakszervezethez fordult. Ennek alapján a szakszervezet megvizsgálta az ügyet és megállapította, hogy *Szijártó József 1968. december 21. óta a felülvizsgálati kérelmet arra sem érdemesítette, hogy irásztalából kivegye, véleményét az ügyiratba bejegyezze.*

Az 57/1967. sz. kormányrendelet az újítómozgalmat uj alapokra helyezte, megadja a lehetőséget a vállalati önállóság nagyobb kibontakoztatására. Nem adja meg viszont a lehetőséget arra, hogy egyesek önkényeskedjenek és felelőtlenül lejárassák az újítómozgalmat, ezen keresztül közvetlen és felsőbb vezetőiket.

A vasutasszakszervezet elnöksége 1969 októberi ülésén tárgyalta a vasút újítómozgalmának helyzetét és megállapította, hogy az újítási javaslatok elbírálása ,a felülvizsgálati kérelmek intézése egyes szakosztályoknál indokolatlanul sok időt vesz igénybe. *E megállapítással a MÁV vezérigazgatója is egyetértett és utasítást adott ki a hátrolékos újítási ügyek mielőbbi lezárására. E rendelkezésnek sem tett eleget Szijártó József.* De nemcsak a vezetői utasítást nem tartotta be. hanem a törvényes rendelkezéseket sem.

S. E.

Válasz a MÁV 1969/70. évi kollektív szerződését módosító függelék vitájában elhangzott javaslatokra

JAVASLATOK a 31. §-hoz:

a) A tolatómozdonyok személyzete és a tolatócsapatok tagjai is kapjanak a munkaidőn felül étkezés és tisztálkodás céljából 30 perc fizetett munkaközi szünetet.

VÁLASZ: A munkaviszonyra vonatkozó központi szabályok a kollektív szerződésre bízzák annak eldöntését, hogy a vállalatnál a munka természetére való tekintettel, a munkaidőn belül biztosítják-e a munkaközi szünetet. Ha a munka olyan jellegű, hogy az nem ad lehetőséget a munkaidő megszakítása nélkül az étkezésre, akkor a munkaidő megszakításával kell a dolgozónak lehetőséget biztosítani az étkezésre.

Ez egyben azt is jelenti, hogy a napi munkaidőt munkavégzéssel kell eltölteni, mert a munkaközi szünet ideje nem számít munkaidőnek, hanem az a munkaidőn kívül jár, s ezért a munkahelyen töltött idő a munkaközi szünet idejével meghosszabbodik. Ezért kerülhet sor ilyen esetben a MÁV Kollektív Szerződés 31. §. 4. (bek.) szerint a munkaközi szünet díjazására. Olyan munkahelyeken és munkakörökben viszont, ahol a munka természete lehetővé teszi az étkezésnek a munkaidő megszakítása nélküli biztosítását — ott a munkaközi szünetet a munkaidőn belül kell megoldani.

Természetesen az így biztosított munkaközi szünetet a munkaidőn belül adják és arra munkabér jár, így külön díjazást nem lehet megállapítani, viszont a munkahelyen töltendő idő sem hosszabbodik meg.

Kétségtelen, hogy a tolatószemélyzet kötelező munkaidejének tartama alatt — éppen annak sajátos jellegéből adódóan — vannak olyan meddő idők, amelyek lehetővé teszik a dolgozók részére az étkezést és a tisztálkodást anélkül, hogy a munkaidőt meg kellene szakítani. Ezért ide kellett sorolni az utazószemélyzetet és a forduló szolgálat szerint foglalkoztatott dolgozókat. (MÁV Kollektív Szerződés 31. §. 2. (bek.) b. pont.)

Igaz, hogy a korszerű vontatójárművek beállításával nőtt a dolgozók leterhelése és egyre kevesebb az a meddő idő, ami étkezés és tisztálkodás céljaira fordítható. Mégis tartani kellett az eddigi szabályokat, mert egyrészt a kérdéses munkakörökben éppen a folyamatos szolgálat ellátása miatt a munkaidőt megszakítani és a munkaközi szünetet a munkaidőn kívül biztosítani nem lehet, másrészt pedig azért, mert ezzel tovább növelnénk azt az időt, amit a munkahelyen kellene eltölteni.

Ezenkívül a javaslat elfogadása maga után vonná a kapcsolódó munkakörökben a szolgálatot teljesítő dolgozók hasonló elbírálását is, aminek következtében az érintett dolgozók munkahelyen töltendő ideje, vagy meghosszabbodna, vagy az eddigi munkaidejüket kellene a díjazott munkaközi szünet tartamára megszakítani. Az ilyen intézkedésnek viszont az lenne a konzekvenciája, hogy a díjazott munkaközi szünet tartamára munkabért a dolgozók nem kaphatnának.

Ezért a javaslat — éppen az érintett dolgozók érdekében — nem volt elfogadható.

b.) A munkaközi szünet díjazását emeljék fel és annak elszámolása a fizikai dolgozóknál a személyi órabér alapulvételével történjen.

VÁLASZ: A munkaközi szünet tartamára a munkásállomány-csoportba tartozó dolgozókat egységesen 4 forintos órabérrel számolják el. A munkaközi szünetre járó díjazás mértékének megállapítása a kollektív szerződés szabályozási körébe tartozik ugyan, de annak a javaslat szerinti felemelésére a bérintézkedések kapcsán rendelkezésre álló korlátozott bérkeretek nem nyújtottak lehetőséget.

JAVASLATOK a 32. §-hoz:

a) A közbeváltás nélküli fordulószolgálat szerint (12/24) foglalkoztatott dolgozók heti pihenőnapja úgy legyen megállapítva, hogy abból kettő vasárnapra essen.

VÁLASZ: A közbeváltás nélküli fordulószolgálatos dolgozók heti pihenőnapja a jelenlegi szabályozás szerint úgy van biztosítva, hogy az mindig egybeesik a két szolgálat közötti pihenőidővel, a dolgozó szabadnapjával.

Ezekkel a szabadnapokkal egyidejüleg tehát a heti pihenőnapok is ki vannak adva. Ennek ellenére mégsem lehet azt mondani, és úgy felfogni, hogy ezek szerint minden olyan szabadnap, ami a reggeli váltástól a másnap reggeli váltásig tart — az egyben heti pihenőnap is, mert a törvény szerint a dolgozóknak hetenként csak egy pihenőnap jár. Ellenkező esetben, mivel egy hónap folyamán 10 ilyen szabadnap van, akkor az ilyen dolgozónak 10 heti pihenőnapja lenne, ami nyílvánvalóan lehetetlen, mert törvénybe ütközik. Ezeket a szabadnapokat másrészt azért sem lehet egyben heti pihenőnapoknak is minősíteni, mert akkor minden olyan esetben, amikor a dolgozó munkabeosztása megváltozik, és az eredeti munkarend szerint ilyen szabadnapján munkát végezne, akkor ez a munkavégzés heti pihenőnapon végzett munkának minősülne, elvileg mind a tíz esetben.

A pihenőnapokra vonatkozó törvényi előírás végrehajtása céljából kellett úgy szabályozni és kijelölni a MÁV Kollektív Szerződés 32. §. (2. bek.) szerinti heti pihenőnapokat kizárólag csak abból a célból, hogy a fordulószolgálatos dolgozók se legyenek kirekesztve és részükre is biztosítva legyen a kijelölt heti pihenőnapon végzett munkához fűződő megváltási kötelezettség.

Abban az esetben ugyanis, ha a heti pihenőnapon valami okból munkát kell végezni. akkor elsősorban a munkaidő terhére másik pihenőnapot kell biztosítani. Ennek elmaradása esetén pedig a munkát százszázalékos pótlékkal kell kifizetni. Ha viszont ilyen munkavégzésre nem kerül sor, akkor a heti pihenőnapok kijelölésének a dolgozók szempontjából nincs semmi gyakorlati jelentősége. Ezért nem kerülhetett sor a javaslat figyelembevételére sem.

b) Összevont heti pihenőnap esetén a pihenőidő 60 óra helyett 72 órában legyen megállapítva.

VÁLASZ: Az előző pontban ismertetett szabályozással szemben ez a szabályozás lényegesen kedvezőbb helyzetet teremt, mert olyan heti pihenőnap kötelező kijelölését írja elő, ami nem esik egybe a dolgozó egyébkénti, két szolgálat közötti pihenőidejével.

A munkaviszonyra vonatkozó központi szabályok (Mt, Mt. V.) két munkanap közötti kötelező minimális pihenőidő (8 óra) biztosítására rendelkeznek. Ettől eltérően és kedvezőbben a MÁV Kollektív Szerződés ez esetben is magasabb — 12 órás — pihenőidőt vesz figyelembe. Ehhez kapcsolódik a két pihenőnap 24—24 órája, ami összesen 60 óra.

Két egymáshoz kapcsolódó heti pihenőnap közötti pihenőidő (mint két munkanap között) biztosítását nem írják elő a rendelkezések és ilyen objektíve lehetetlen is, mivel az egyik pihenőnap befejezését követően nyomban a másik pihenőnap kezdődik el. Pihenőidő csak munkavégzés után jár, pihenőnap után nem lehet pihenőidőt biztosítani. E körülményre tekintettel tehát két egymáshoz kapcsolódó heti pihenőnap közé nem lehet még egy további 12 órás pihenőidőt közbeiktatni, s ezért a javaslat elfogadására nem kerülhetett sor.

c) Az utazószemélyzetet a heti pihenőnap kijelöléséről csak három nappal korábban kelljen értesíteni.

VÁLASZ: A spontán jelentkező vezénylési igények miatt nyilvánvalóan egyszerűbb volna egy olyan szabály, mint, amit a javaslat tartalmaz. Ez azonban mégsem volt elfogadható, mert egy ilyen szabályozás a dolgozók szempontjából a jelenlegi helyzettel szemben lényeges visszalépést és kedvezőtlenebb megoldást jelentene. Az utazószolgálatot ellátó dolgozóknak is meg kell adni a lehetőséget arra — a többi dolgozókhoz hasonlóan —, hogy megfelelő időben előre számíthasson pihenőnapjára.

Ezért a javaslatot nem fogadták el.

Egymillió kilométer tengelyen

Egy veterán vasutas életútja

Mezőhegyes! — hangzik a jegyvizsgáló szava, amikor a 8528-as számú vonat megáll az állomáson. *Turgovány István* öreg vonatkezelő jegyzékkel a kezében ereszkedik le a merev lépcsőn. *Valami fáradtság, valami szomorúság érződik a mozgásában. Ballag befelé, hogy még egyszer, utoljára jelentkezzen, és jelentse, talán éppen a milliomodik kilométer szerencsés megtételét.*

Már az úton — munka közben — foglalkoztatta ez a nagy szám. Elvonult előtte küzdelmes élete: nincstelen parasztemberként itt-ott alkalmi munkával tengette életét. Majd jó sorsa — így mondja — a vasúthoz sodorta. Pályamunkás lett. Kemény tenyerét rögösre marta a csákány. Az már új, rangos beosztás volt, amikor elkezdte a millió kilométert morzsolni, mint vonatfékező. Később kirakómunkás, majd jegyvizsgáló lett.

Aztán tovább peregtek szeme előtt a hosszú, kétegyházi évek: A lelket, testet ölő hideg, téli éjszakák, utazás a huzatos fékbódéban, a sok munka, a megannyi veszélyt rejtő, mozgó kocsik között. *Látja magát karácsony- és szilveszterestéken a huzatos fékállásban. Az 1940-es éveket sem felejti, amikor a kilométerkönyv még 400 órás teljesítményt is mutatott.*

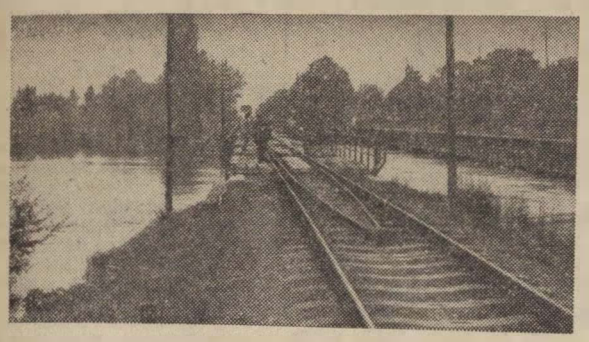
Csak akkor enyhült a nehéz helyzete, amikor kezelő lett. A milliós szám, a megtett kilométerek száma csak nem megy ki a fejéből.

Gondolkodik ... A tengelyen megtett út hossza 25-ször több, mint a Föld átmérője.

Kicsit büszkén, mint aki tudja, hogy jó munkát végzett, adja le a szerelését, de a szeme sarkában megbújva egy könnycsepp csillog. Nemcsak a vonat, hanem az öreg kezelő, *Turgovány István is végállomásra érkezett, mert ezentúl már nincs mozdony, nincs munka. Csak emlékek vannak, amelyeket a nyugdíjas évek alatt oly sokszor felidéz.*

—g. j.—

Szeged térségében még folyik a védekezés



Beton-talpfákkal terhelték a makói Maros-hidat, hogy ellenálljon a víz sodrásának.

— Apám is a vasutnál dolgozott valamikor. Korán megtanultam becsülni a vasutasok munkáját. És mégis: elképzelni sem tudtam, hogy a MÁV dolgozói olyan példásan fegyelmezett, bámulatosan jól szervezett munkára képesek, mint amit legutóbb, városunk lakosságának ki- és visszatelepítésekor tapasztaltunk részükről.

Makón, a városi tanács épületében hangzottak el ezek a szavak. *Dr. Karsai András vbtitkár így kezdte a rendkívüli áradás következtében kialakult helyzet jellemzését, amikor a napokban a tanácshoz is ellátogattunk Horváth Imrével, a szegedi igazgatóság III. osztályának helyettes vezetőjével.*

A vasutasok helytálltak

De idézhetnénk Békés és Csongrád megye párt- és tanácsi vezetőinek elismerő szavait is arról a helytállásról, melyet a MÁV szegedi igazgatósága területén dolgozó vasutasok tanúsítottak nemcsak a Maros, hanem a Berettyó és a Körösök vidékén is kialakult, súlyos helyzetben. *Ehelyett inkább megpróbáljuk röviden összefoglalni a viszonylag nagyon hosszú, több mint egy hónapja tartó, igencsak küzdelmes időszak krónikáját.* Sikerül talán valamelyest érzékeltetni, hogy valójában milyen feladatokat kellett errefelé a vasutasoknak megoldani, az árvízvédelmi, vízügyi és más hatóságokkal szorosan együttműködve.

De maradjunk Makónál. A Szamosközt május 16-án ért katasztrófa után ezen a környéken lett válságos a helyzet. Helyenként ezer és ezer ember dolgozott éjjel-nappal a védelmi vonalakon, köztük magyar és szovjet katonák, a lakosság apraja-nagyja, férfiak és nők, vasutasok, üzemi és mezőgazdasági dolgozók — mondotta Elek György, az igazgatóság helyettes vezetője. — Csak így lehetett a szemlátomást növekvő áradattal versenyre kelni és legyőzni...

A legkritikusabb pillanatokban, amikor kérdésessé vált, hogy teljesen sikerrel jár-e a küzdelem, a vasutasok akkor is fegyelmezetten, még nagyobb erőfeszítéssel, kimagasló szaktudással folytatták munkájukat. Fő feladatuk közé tartozott a forgalom biztosítása, a védekezéshez szükséges anyagok helyszínre szállítása, a kitelepítő — illetve visszatelepítő — szerelvények készenlétben tartása, majd alkalmas pillanatban történő bevetése. Az ezzel kapcsolatos szervezést sikerült úgy lebonyolítani, hogy munkájuk nem zavarta az ország egyéb területének forgalmát. *A Szegedre, illetve környékére és innen a másfelé irányuló távolsági forgalom ebben az időszakban is menetrendszerűen bonyolódott. A jól szervezett, összehangolt munkával legyőzték a vasút forgalmi dolgozói azokat az akadályokat, melyeket az átmenő, romániai rendeltetésű, ebben a térségben összegyűlt, csak a Szolnok—Békéscsaba—Lökösháza közötti vonalon több mint ezer vagon torlódása okozott.* A román vasútállomások ugyanis az árvíz miatt nem tudtak vonatokat fogadni. Ebben és más vonatkozásban is szerepet játszott természetesen, az a példás együttműködés, amely a szegedi és a többi igazgatóság szakszolgálata között kialakult.

Ezzel kapcsolatban elég talán egy példát említeni.

Miután június 13-án az árvízvédelem és a tanácsi szervek elrendelték a Berettyó és a Körösök mentén levő községek, falvak, — Dévaványa, Kőrösladány, Szeghalom, Sarkad, Sarkadkeresztúr, Méhkerék, Kötegyán lakóinak kitelepítését — amihez idejében összegyűjtötték és készenlétben tartották a szegediek a személy- és teherszerelvényeket, a debreceni igazgatóság, a szegedi igazgatóság kéréséhez, jelentéséhez igazodva közlekedtette vonatait az odatartozó, de nem veszélyeztetett vonalakon. Elsősorban Kisújszállás—Dévaványa és Püspökladány—Szeghalom között. A budapesti igazgatóság viszont: a kocsiigények kielégítésében nyújtott messzemenő, gyors támogatást.

Amikor a Csongrád és Békés megyei tanács vezetői úgy nyilatkoztak, hogy a „vasutasok hozzáértően, rugalmasan és öntevékenyen oldották meg feladataikat", értékelik azt is, hogy más és más módon, különböző szervezési formák között ment végbe a Maros vidéki és a Berettyó, Körös menti vasútforgalmi tevékenység. Ahogy a helyzet kívánta.

A Maros szinte váratlanul, hirtelen támadt. Május 20-án még csak érdeklődtek bizonyos szervek az igazgatóságtól, hogy miként tudna a vasút egy esetleges kitelepítésre felkészülni. Másnap már tanakodásra sem jutott idő: Kiss Károly igazgató kiszállt Makóra és az árvízvédelmi bizottsággal együttműködve a helyszínen irányította, szervezte a munkát. Három napon át el sem hagyta a várost...

A „speciális" árvízvédelmi központ

A másik két folyónál, ahol csaknem egy hónappal később következett be a rendkívül kritikus helyzet, több feladat jutott az igazgatóság beosztott szakembereinek és a külszolgálati vezetőknek, Békéscsaba, Gyoma, Orosháza, Kétegyháza és a többi állomás főnökének. A megyei, városi és községi tanácsoknál működő árvízvédelmi bizottságoknak ők is tagjai vagy összekötői voltak, s az eseményekről pontosan vezetett feljegyzésekben gyakran szerepelnek a vasutasok nevei, intézkedései. A leggyakrabban szereplő nevek — *Kiss Károly igazgatón kívül —: Dóczi Jenő felügyelő. Gera József főintéző, Lovász Lázár vontatási osztályvezető, Horváth Ferenc pályafenntartási osztályvezető, Dobó Antal vonalbiztos, Boros Imre mérnök, Lovas Lajos pályafenntartási főnök, Bóka István gépésztechnikus, Nóvé Lajos hidász főépítésvezető, Selypes András műszaki tanácsos, Gulácsi Antal vezető mérnök, Molnár Gábor állomásfőnök, Báló József műszaki főintéző, Herpai László, Selmeci Lajos, Balla Béla árvízvédelmi összekötők.*

Nem szóltunk még arról a különleges szerepről — mondhatnánk: hősies erőfeszítésről —, ami az árvízi védekezésben az építési és pályafenntartási osztály, ezenbelül a hídcsoport dolgozóinak nevéhez fűződik.

— Ebben a küzdelemben a mi szerepünk május 18-án kezdődött, amikor a Vízügyi Igazgatósághoz berendeltek bennünket Szeged és környéke árvízvédelmi tervének megbeszélésére — mondotta *Selypes András*, a hídcsoport vezetője. Osztályunk ettől kezdve „speciális" árvízvédelmi központtá változott. Először „csak" olyan feladatokat igyekeztünk jól megoldani, mint például: Nagylak állomáson buzgár figyelése. A Maros árterülete az állomás újszegedi végénél kiszélesedik, s az ártéri töltés (melynek szintjét két méterrel haladta túl a folyó vízének magassága) alig ötven méterre van a oályától Vagy: a Sámson—Apátfalva közötti főcsatorna 12 méter nyílású provizóriumán — miután zsilippel lezárták a vizet — 10 kilométeres lassújelet rendeltünk el.

De már akkor a Maros elsodrással fenyegette a makói hidat. A kint dolgozó munkások előbb betonaljakkal, majd homokkal rakott vasúti szerelvény rátolatásával leterhelték. Ez már a lakosság kitelepítése után történt. *A folyó vize ekkor átszivárgott a híd és Makó állomás előjelzője közötti töltésen.*

A pálya lokalizációs vonal lett

— Tudtuk, hogy ennek bármelyik pillanatban a töltés elmosása lehet a következménye, de embereinknek — Gilicze Sándor pályamester irányításával — végül mégiscsak sikerült homokzsákkal megmenteni.

S a veszély egyre csak nőtt. A Vízügyi Igazgatóság szakemberei újabb utasítást adtak a vasutasoknak: gondoskodjanak arról, hogy a Maros jobb oldali gátjainak átszakadása esetén a Makót Hódmezővásárhellyel összekötő vasúti pálya szolgálhasson lokalizációs vonalként. Ennek érdekében a 34 kilométer hosszú pályán 24 csőáteresz, teknő-, illetve kerethíd és egyéb műtárgy nyílását kellett fóliával és homokzsákokkal eltömíteni.

— Akkor már a Tiszán is drámai védekezés folyt Szeged megmentéséért...

Újabb utasítás: *Algyő és Hódmezővásárhely között is lokalizációs vanallá kell kiépíteni a pályát. Ez a feladat a vásárhelyi pályafenntartási főnökség dolgozóira hárult. A munkálatokat Boros Imre vezetőmérnök irányította.*

A vasútvonalak által határolt háromszögben 37 millió köbméter víz fért volna el, de az olajmezők mérhetetlen károkat szenvedtek volna. Ezért kellett minden elképzelhető erőt bevetni a további védekezésre.

Segítettek a kecskemétiek is

S még csak ekkor kezdődött valójában a szegedi pályafenntartási főnökség dolgozóira háruló munka nehezebbik része. Ennek megértéséhez tudni kell, hogy Szeged város védelmét mindenekelőtt az a körtöltés biztosítja, amelyen a rendező pályaudvar fekszik. A soha nem tapasztalt, igen magas vízállás következtében szembe kellett nézi azzal a ténnyel, hogy a körtöltésnek az a része, ahová annak idején Szeged-rendező pályaudvart építették, egy méter húsz centivel alacsonyabb, mint a töltés többi pontja. Ezért az úgynevezett hattyasi útátjárótól — Szeged állomás felé — a szenelő-támfalig, mintegy hatszáz méter hosszban, homokzsákokból védővonalat kellett építeni. Ehhez mintegy 25 000 homokzsákra volt szükség.

— A munka nagy részét Lovas János szegedi pályafenntartási főnök helyszíni irányításával sikerült elvégezni, s az ide beosztott munkásokon kívül részt vállaltak a feladatokból a vásárhelyi, kecskeméti pályafenntartási főnökség dolgozói is. Segítettek ezenkívül valamennyi szakszolgálat társadalmi munkásai, nem kevésbé a MÁV szegedi tanintézeteinek diákjai, a 16—18 éves fiatalok.

Szeged—Rókus állomás géptelepének megmentésében Bóka István technikus szerzett kiemelkedő érdemeket. *Szeged—Tisza pályaudvarra szintén átszivárgott a töltésen a víz, amikor a folyó szintje elérte a 960 centimétert. Félméteres víz borította az állomás raktára előtt húzódó 8. számú vágányt.* Itt 500 homozsákkal terhelték a töltést és úgynevezett kazettákat képezek ki a védekező vasutasok, majd szivattyúkat állítottak munkába, hogy ne bénuljon meg a szállítmányok rakodása.

A Szolnok—Kiskunfélegyháza közötti vasútvonalon a kecskeméti pályafenntartási főnökség dolgozói — Feleki Pál főtanácsos, a főnökség vezetőjének irányításával — ugyancsak sikeresen birkóztak meg a töltéseken átszivárgó vízzel. Különösen Lakitelek pályamesteri szakaszának munkásai — Tőserdő megállóhely közelében, mintegy háromszáz méter hosszban — kényszerültek szívós védekezésre. S erőfeszítésük nem volt hiába: a vonatok rendesen közlekedtek.

Nem maradnak egyedül...

S ekkor néhány napos „csend" következett. De június 11-én megjött az újabb riasztás: a Berettyó szintje gyorsan emelkedik.

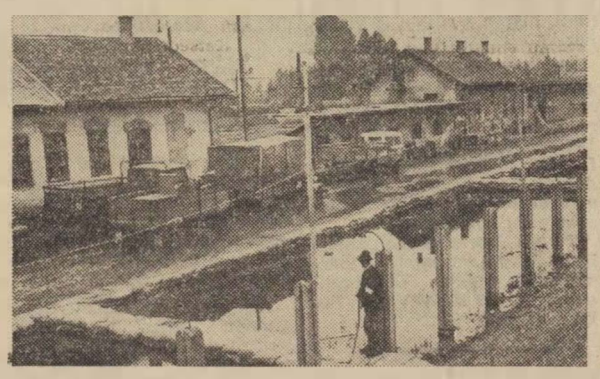
A békéscsabai pályafenntartási főnökség dolgozói — Kádár Pál pályafenntartási főnök helyszíni irányításával — Szeghalomnál sinekkel terhelték le a folyó vasúti hídját, ezenkívül az ártéren húzódó töltés kritikus pontjait fóliával és homokzsákokkal védték. *Jellemző helyzetükre, hogy az említett híd és hozzátartozó ártéri áteresz vasszerkezetét 70—90 centiméter magasságig érte el a víz. A forgalmat mégis — 5 km/órára korlátozott sebességgel — végig fenn tudták tartani.*

Az emberek — reméljük — ez alkalommal végleg legyőzték a természet erőit, anélkül, hogy a Felső-Tisza vidéket ért csapáshoz hasonlítható károk bekövetkeztek volna. A nagyszerű helytállással a szegedi igazgatóság területén szolgálatot teljesítő vasutasok — az ott élő, más foglalkozású dolgozókkal együtt — kivívták az ország népének elismerését, köszönetét.

Károsultak persze, ezen a vidéken is akadnak. Makón például tizenhat vasutas családja szenvedett károkat az árvíztől. Közülük néhánynak — özvegy Tánczos Józsefné nyugdíjas szakácsnak, *Nacsa Antal nyugdíjas raktári munkásnak, Tóth L. András nyugdíjas pályamunkásnak, a Kiszomboron lakó Tóth János tolatásvezetőnek* — lakhatatlanná vált az otthona. A nagy egész szempontjából ugyan elenyésznek ezek a károk, de egyénileg ugyanolyan elbírálás alá tartoznak, mint a Szamosközben lakó emberek ügyei, tragédiái. Ezek ugyanúgy érzik a szakszervezet és egész társadalmunk gondoskodását, segítőkészségét:

— Nem maradnak ők sem magukra...

Kovács József



Szeged Tisza pályaudvart is homokzsákokkal védik a feltörő víztől
(MTI Fotó Kunkovács László felvétele.)

Hol árvíznek rohama jött...

Hazám, hol városok, falvak s érlő
kalászok ellen árvizek
rohama jött, s a barbár árnak
kiszolgáltatott otthonok
átkiáltottak a határok
felett, s itt benn a hazában
egyet-érző-lelkek riadtak;
segítő ezrek s milliók
keze nyúlt, szíve dobbant a föld
űzöttei felé, s értük
álltunk gépeink mellé a hét
hetedik napján, — győzelmünk
napja még messze van, — össze kell
raknunk a széttört utak acél
sugarait, a folyóknak
keményebb parancsot adunk,
s a szívektől előzzük végre
a félelem ordas-árnyait.

Fazekas Lajos

Mi újság a Szamosközben?

TÁRSADALMI MUNKA AZ ÁRVÍZKÁROSULTAKÉRT

Megkezdi munkáját a helyreállítási bizottság

A debreceni igazgatóságtól kaptuk a következő tájékoztatást:

A Szamosközben ütemesen halad a vasutat és a vasutasokat ért károk helyreállítása. A korábbi apadást június első felében újabb árhullám követte, aminek következtében megrongálódott az addig jelentősebb károkat nem szenvedett mátészalka—nagyecsed—ágerdőmajori vasútvonal is. *A pályafenntartási dolgozók azonnal hozzáláttak a helyreállításhoz, így június 15-én este ezen a vonalon ismét megindulhatott a forgalom.*

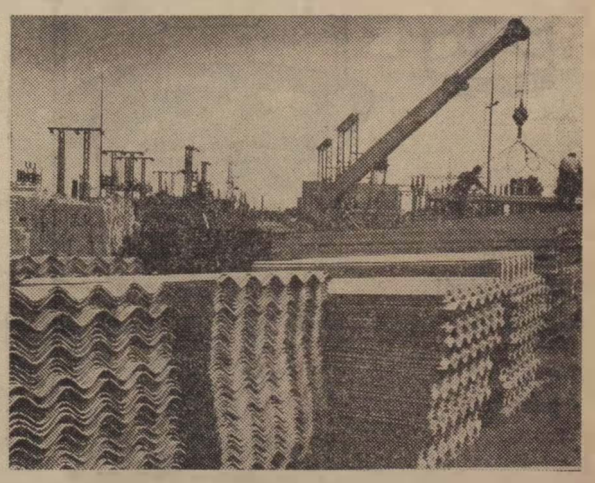
A debreceniek sikeresen működtek közre a szegedi igazgatóság dolgozóira hárult kitelepítési és védekezési feladatok végrehajtásában is, mindenekelőtt a Berettyó és a Sebes-Körös által veszélyeztetett Szeghalom, illetve Dévaványa térségében.

A Mátészalkára telepített operatív bizottság tagjai elismerésre méltóan látták el feladatukat — állapították meg a debreceni igazgatóság vezetői saját tapasztalatuk és az illetékes tanácsi szervektől kapott információk alapján. Ez a bizottság, amelynek első és legfontosabb tennivalói közé tartozott a Szamosközben lakó vasutasok gyors, szervezett megsegítése és a károk felmérése, most helyreállítási bizottsággá alakult át. Tagjait ennek megfelelően, építést, műszaki, illetve pénzügyi szakemberekből jelölték ki. Az ideiglenes testületben továbbra is képviselve lesz a vasutasszakszervezet, illetve annak területi bizottsága. A vezetői teendőket Papp Sándor mérnökre bízták, aki eddig is tagja volt az operatív bizottságnak.

A forgalmi és pályafenntartási dolgozók sok helyen kezdeményeznek árvízi műszakot. *Ennek keretében Pöspökladány, Kisújszállás, Tiszacsege, Kunhegyes, Polgár, Baktalórántháza, Biharkeresztes állomásokon bontanak vagy bontottak le régebben selejtezésre ítélt raktárakat, irodákat, szertár- és melléképületeket társadalmi munkával, hogy a hasznosítható anyagokat, elsősorban a nagy mennyiségű téglát, felajánlják az árvízkárosultaknak.*

Mintegy ötszáz ilyen épület van az igazgatóság vonalain, s lebontásukra eddig csupán munkaerőhiány miatt nem kerülhetett sor. Most e munkák elvégzésével is megvalósul az a törekvés, hogy az árvízkárok helyreállításában azok a dolgozók is részt vehessenek, akik a távolság, illetve szabad idejük rövidsége miatt közvetlenül a helyszínen nem végezhetnek társadalmi munkát.

(k)



Mátészalkán, a TÜZÉP ideiglenes telepére idáig 700 vagon építőanyag érkezett. A képen látható hullámpalákat testvéri segítségként a Szovjetunió küldte.

(MTI Fotó, Kovács Sándor felvétele.)

Nagy erőpróba előtt a vasutas ifjúsági válogatott

Miskolcra került a vándorserleg ✦ 18 játékos a válogatott keretben



A hat vasútigazgatóság ifjúsági labdarúgó-tornájának győztese, a miskolci terület válogatottja.
(Hemző Károly felvétele.)

Mint lapunk március 16-i számában már beszámoltunk róla, a szakszervezetek és az MLSZ rendezésében július 5—11 között bonyolítják le az *„Ifjúsági kupa 1945—1970"* nemzetközi labdarúgó tornát. A SZOT sportalosztálya, a Vasas, az ÉDOSZ, a Bányász és a vasutasszakszervezetet kérte fel ifjúsági válogatott kialakítására, illetőleg a nemzetközi tornán való részvételre. A négy magyar szakszervezeti válogatott mellett ugyancsak négy külföldi csapat, a Moszkvai Szpartakra épülő szovjet szakszervezeti válogatott, az NDK-beli FC Magdeburg, a lengyel SC Stal és az olasz Casale Monferrató ifjúsági csapata vesz részt a tornán.

Szakszervezetünk kultúrnevelési és sportosztálya még az év elején *Gyarmati János* mesteredzőt bízta meg a vasutas ifjúsági válogatott felkészítésével. Hogyan, milyen elgondolás alapján történt a tornán szereplő csapat kialakítása? — érdeklődtünk a mesternél.

— *Azzal szeretném kezdeni, hogy a vasutas labdarúgósport számára nagy megtiszteltetés a nemzetközi tornán való részvétel* — kezdte a beszélgetést. — A felkészüléshez ennek megfelelően láttunk hozzá. Közismert, hogy a vasutas egyesületek labdarúgó szakosztályaiban évek óta kiváló nevelő munka folyik. Élvonalbeli labdarúgó-csapatainkban jelenleg is sok olyan játékos található, akik valamelyik vidéki vagy fővárosi vasutas egyesületben nőttek fel. *Tehetségekből ma sincs hiány, még sem volt könnyű megtalálni a válogatás legjobb módját.* A tavaszi idény kezdetén sokat foglalkoztatott bennünket, hogy hol kezdjük el a munkát. A kultúrnevelési és sportosztály végül is úgy határozott, hogy a hat vasútigazgatóság legjobb ifjúsági válogatottja részére vándorserleget ír ki. A kiírás célja az volt, hogy felkutassuk a tehetséges fiatalokat.

A versenykiírás szerint a hat igazgatóság ifjúsági válogatottja június első felében sorsolás alapján, kieséses rendszerben mérkőzött egymással. Valamennyi mérkőzésre Budapesten, a BVSC Szőnyi úti sporttelepén került sor. Milyen eredménnyel zárult a torna?

— *Örömmel mondhatom, hogy beváltotta reményeinket* — mondotta az edző. — *A hat csapatban az egyes területek legjobbjai, mintegy 90 ifijátékos kapott helyet.* A mutatott játék alapján közülük jelöltük ki azt a 22 játékost, akiket meghívtunk a keretbe. A területi válogatottak döntőjébe egyébként a miskolci és a debreceni terület csapata került. *A mérkőzést nagy küzdelem után, 2:1 arányban a miskolci fiatalok nyerték.* A 22 tagú válogatott keretbe is ez a két csapat, valamint a szombathelyi területi válogatott adta a legtöbb játékost.

— Mi a további program?

— *A nemzetközi tornán minden csapat 18 játékossal vehet részt. Hogy kik kerülnek a 18-as keretbe, azt a június végére tervezett két edzőmérkőzés után döntjük el. A keret ezután már mindvégig együtt marad.*

— Mit vár a csapattól?

— Nehéz a kérdésre válaszolni. A külföldi csapatokat nem ismerem. A másik három szakszervezeti válogatottról, a vasasról, az élelmezésiekről és a bányászokról annyit tudok, hogy több olyan játékost is felvonultatnak, akik már az NB I légkörét is megismerték vagy az UEFA-keret tagjaként nemzetközi rutinnal is rendelkeznek. *Én bízom abban, hogy a fiúk megállják majd helyüket a torna várhatóan erős mezőnyében.*

A nemzetközi tornán szereplő nyolc csapat két csoportban játszik. A vasutas ifjúsági válogatott az I. csoportba került. Ebben a csoportban szerepel még a szovjet szakszervezeti válogatott, az olasz Casale Monferrató és az ÉDOSZ csapata. Válogatottunk első mérkőzését július 5-én *Tatabányán* játssza a szovjet válogatott ellen. A következő ellenfél július 7-én *Szolnokon* az olasz együttes lesz, a harmadik csoportmérkőzésre, az ÉDOSZ-válogatott ellen július 9-én *Székesfehérvárott* kerül sor.

A döntőt július 11-én, szombat délután Csepelen bonyolítják le a két csoportgyőztes részvételével, a harmadik helyért a csoportok második helyezettjei küzdenek. A torna győztese elnyeri az Ifjúsági Kupát, a második és harmadik helyezett csapat éremdíjazásban részesül. A szervezőbizottság külön díjazásban részesíti a legsportszerűbb csapatot és játékost, valamint a legjobb és legeredményesebb játékost. Szakszervezetünk külön díjat ajánlott fel a tornán legtöbb gólt rugó csapatnak.

Visi Ferenc

MEGÁLLTÁK A HELYÜKET

A XXIX. Súlyemelő Európa-bajnokságon eredményesen szerepeltek a vasutasversenyzők. *A második napon Nagy Róbert, a Szombathelyi Haladás versenyzője állt rajthoz, s kitűnő kezdés után — nyomásban és szakításban is — egyaránt 107,5 kg-os eredményt ért el — a lökésben már combsérülése miatt sajnos nem tudta „hozni" a tőle várt eredményt.* A 130 kg-os súlyt felemelte ugyan, de kilökni azonban már nem tudta. Nagy Róbertet így is dicséret illeti, hiszen sérülten is végigküzdötte a versenyt.

Az Európa-bajnokság negyedik napján, szerdán került sor a váltósúlyúak versenyére, amelyen *Szarvas Gábor, a Testvériség versenyzője, a Landler Jenő járműjavító dolgozója is indult, és izgalmas versenyben Európa-bajnoki ezüstérmet szerzett.*

Tóth Géza, a Szombathelyi Haladás veteránja félnehézsúlyban egyéni csúcseredménnyel, 500 kilóval az 5. helyen végzett.

FELHÍVÁS

Mindazok a vasutasok, akik a budai önkéntes ezredben harcoltak, találkozó megrendezése céljából jelentkezzenek dr. Buru Jánosnál, Bp, X., Teherkocsi u. 10/c. Üzemi telefon: 12—14.

LAKÁSCSERE

— Elcserélném Apafa állomáson levő 2 szoba konyhás szolgálati lakásomat hasonló lakásért a budapesti igazgatóság területére. Érdeklődni: 3—16—43 telefonon az állomásfőnöknél.

— Elcserélném Szombathely, Bem József u. 19/b sz. alatti I. emeleti 2 szoba összkomfortos, erkélyes, gázfűtéses, telefonos modern lakásomat debreceni hasonlóra. Jelentkezni augusztus 1-ig Debrecen, Fáy András u. 22. sz. alatt lehet. özv. Németi Gyuláné.

KÖNYVISMERTETÉS

Gulyás János: Szabad úton

SZÁMADÁS A VASUTASSZAKSZERVEZET MUNKÁJÁRÓL (1945—1970)

MINDAZOK AZ ERŐFESZÍTÉSEK, amelyek a felszabadulás előtt egy önálló vasutasszakszervezet megalakítására irányultak, csak időszakos, részleges eredménnyel jártak. Annak ellenére, hogy több évtizedig folyt ez a küzdelem, csak 1945, az ország felszabadulása hozta meg a vasutasoknak a szabad szervezkedés jogát.

A Szakszervezeti Tanács támogatásával 1945. április 22-re összehívott nagygyűlésen mondták ki a Magyar Vasutasok és Hajósok Országos Szabad Szakszervezetének megalakulását. Ettől az időtől mutatja be a könyv a szakszervezet vázlatos történetét.

Amikor az elnökség úgy határozott, hogy a jubileum évében készítsünk számadást a szakszervezet huszonöt évéről, az volt a célja, hogy dokumentáljuk annak a tíz- és tízezer tisztségviselőnek, aktivistának, szakszervezeti tagnak a munkáját, aki dolgozótársai nevében és megbízásából fáradozott, hogy szervezetünk betöltse azt a feladatot, amelyet népünk, pártunk elvárt tőle.

A szerzőnek nem volt célja a vasutasok mozgalmának egész történelmét feldolgozni. Ezt a mű terjedelme és jellege sem tette lehetővé.

A SZABAD ÚTON elsősorban visszaemlékezés. Vázlatos bemutatása annak a tevékenységnek, amelyet a szakszervezet negyedszázad alatt végzett, a vasutas dolgozók élet- és munkakörülményeinek javításáért. *Felidézése azoknak az erőfeszítéseknek, amelyeket a vasutasok tanúsítottak a vasút újjáépítésének gigászi küzdelmeitől a modern vasút alapjainak lerakásáig, az „Arccal a vasút felé!" jelszó kiadásától a vasút napjainkban folyó műszaki-technikai forradalmáig.*

Emléket kíván állítani a könyv azoknak, akik az élvonalban küzdöttek a romeltakarításban, az újjáépítésben, terveink teljesítéséért. Köszönetnyilvánítás ez az írás mindazoknak, akik egy-egy téglát tettek a vasutas-szakszervezet építményéhez.

Nevek nem szerepelnek a könyvben. A szakszervezet teljes történetének megírása — amely nem lesz lehetséges a személyek, nevek feltüntetése nélkül — még sok kutatómunkát igényel, s a jövő történetíróira váró feladat. De a nevek hiánya mit sem változtat azon a tényen: a vasút szervezett dolgozóinak harcát, tevékenységét irányító, segítő vezetőknek, aktivistáknak, döntő szerepük volt abban, hogy ma, a szakszervezet tevékenységét áttekintve, eredményes munkáról adhatunk számot.

AZ ÚT SEM VOLT SIMA, nem volt zökkenőmentes. Tévelygések, kudarcok, eredmények, biztató jelek váltakozása egyaránt jellemzői. De eljutva a mához, elmondhatjuk: nem volt hiábavaló a 25 év munkája.

A Szabad úton 7 fejezetre tagolódik. A felosztásnál általában a kongresszusok jelentik a mérföldkövet. A könyvhöz Szabó Antal főtitkár írt előszót. A 130 oldalnyi szöveget 48 oldal mélynyomású melléklet — 95 képpel — egészíti ki.

A tetszetős borítóval ellátott könyv ára, vászonkötésben kb. 16 forint.

Május elsejétől:

Változott az utas-balesetbiztosítás

Változatlan biztosítási díjak — magasabb kártérítés

Május elsejétől az Állami Biztosító felemelte az utas-balesetbiztosítás szolgáltatásait, s ettől az időponttól kezdve a súlyosan sérülteknek és a rokkantaknak magasabb térítési összeget fizet.

Amint azt az Állami Biztosítónál megtartott sajtótájékoztatón Magyar Lajos főosztályvezetőtől megtudtuk, az új feltételek szerint a betegállomány idejére — de legfeljebb 100 napig — a dolgozóknak napi 50 forint, a munkaviszonyban nem állóknak napi 30 forint jár. *Ha a balesetet szenvedett biztosított társadalombiztosításban nem részesül, az igazolt orvosi, ápolási költségeket 5 ezer forintig megtéríti a biztosító.* Ha a baleset maradandó rokkantságot okoz, a rokkantság súlyosságától függően 100 ezer forintig terjedhet a térítés, az eddigi 50 ezer forint helyett. *Ha a baleset alkalmával a poggyász vagy a ruha is megrongálódik, vagy tönkremegy, az eddigi 5 ezer forint helyett 8 ezer forintig téríti: meg a kárt.* Az utas-balesetbiztosítás díja változatlan, a 100 ezer forintig terjedő szolgáltatásra jogosító biztosítás díja: 50 km-nél rövidebb utazásnál 20 fillér, 50—100 km-re 40 fillér, 100 km-en felül 60 fillér.

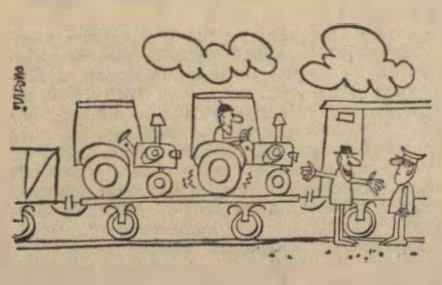
Különösen nagy kedvezményben részesülnek a bérlettel utazók: havi bérletnél 1 Ft, negyedévinél 2 Ft, félévinél 3 Ft, egész évi bérletnél 5 Ft a biztosítás díja.

Fontos tudnivaló, hogy a biztosítás az állomáson és az utazás egész tartama alatt érvényes, mindaddig, amíg a biztosított a járművet, illetőleg a személyforgalom céljára szolgáló állomást, megállót el nem hagyja. A balesetet, dologi kárt a vasút — autóbusz, hajó — elhagyása előtt be kell jelenteni a jegyvizsgálónál, járművezetőnél vagy a forgalmi irodában, és ugyanakkor igazolni kell az utasbiztosítást is.

Május 1-től — egyelőre csak egyes pénztáraknál — új jegyek kerülnek forgalomba. Ha valaki nem kívánja a biztosítást igénybe venni, a pénztáros levágja a szelvényt. Az új jegyeket csak fokozatosan vezetik be. A régi típusú jegyeket ugyanis még felhasználják, amíg el nem fogynak. Addig az utasok kétféleképpen: az új típusú jegy szelvényével, vagy bélyeggel igazolhatják biztosításukat.



Gépkihasználás



— Addig se heverjen itt ez a traktor, amíg a vonat ácsorog. Kölcsön vesszük egy kis munkára.

Kánikulában



— Mozdonyvezető kartárs!
— Itt vagyok...

(Pusztai Pál rajzai.)

HÍREK

— **Értekezletet tartottak** Gyöngyös állomás szocialista brigádvezetői, melyen pótvállalást tettek. Vállalták az egész állomás tisztogatását és a gyomtalanítást. Az így megtakarított összeget az árvízkárosultaknak ajánlották fel.

— **A hatvani csomóponton** kibővített pártbizottsági értekezleten a budapesti igazgatóság politikai és szakmai vezetőinek jelenlétében tárgyalták meg a gazdaságpolitikai feladatok elvégzését. A tanácskozáson felszólalt Szabó Ferenc, a hatvani városi pártbizottság titkára, Szűcs Zoltán vezérigazgatóhelyettes és Tóth János, az igazgatóság vezetője.

— *A DNYEPRODZERZSINSZKI VAGONGYÁR gépkocsiszállításra alkalmas emeletes kocsikat gyárt. Egy kocsin 17 személyautót szállíthatnak.*

— **Kölcsönös cseregüdültetést** szerveztek a miskolci járműjavító dolgozói a moszkvai vasúti járműjavító dolgozóival. A szovjet vasutasok Miskolc és a Balaton környékével, a miskolci vasutasok pedig Kijev, Moszkva és Leningrád nevezetességeivel ismerkednek majd.

— *VASUTAT ÁBRÁZOLÓ ÉRTÉKES FESTMÉNYT kaptak ajándékba a debreceni Nagyerdőben levő úttörővasút dolgozói a vasút tízéves fennállása alkalmából Móna Sándor festőművésztől. A festmény a vasutas dolgozók klubját díszíti.*

— **85 évvel ezelőtt, 1885-ben** alakult meg a miskolci MÁV műhelyi dalkör. A dalkör annyi sikeres szereplés után legutóbb a Kossuth rádióban is hallható volt. A férfi kórus főleg a járműjavító fizikai dolgozóiból áll.

— **Az árvízkárosultak részére** ajánlották fel az összegyűjtött vashulladékért kapott pénzt Hatvan állomás KISZ-fiataljai.

— **A BUDAPESTI TERÜLETI BIZOTTSÁG** június 12-én köszöntötte azokat a pedagógusokat, akik a szolgálati helyekre kihelyezett általános és középiskolai osztályokban tanítanak. A rendkívül hangulatos ünnepségen Vígh Jánosné méltatta a 20. pedagógusnap jelentőségét, majd Rékasi István, a területi bizottság titkára nyújtotta át a szakszervezet ajándékát a pedagógusoknak. A jól sikerült kultúrműsor után a résztvevők sokáig beszélgettek az elmúlt tanév élményeiről, de már a következő tanév terveiről is.

— **160 ezer forintot gyűjtöttek** össze és küldtek el az árvízkárosultaknak Debrecen állomás dolgozói.

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Fazekas László, Pál István Miskolc; Éber Endre Gyöngyös; dr. Bánkfalvy Gyula Szeged; Nábrádi Lajos Mátészalka; Szűcs Ferenc Hatvan; Boldizsár Gyula Békéscsaba; Bánáti József Pécs; Czeglédi Sándor, Marosán Pál Debrecen; dr. Buru János Bp.: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

A HIVATALOS LAPBÓL

A Hivatalos Lapból a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket:

24. számból: 110995/1970. 1. D. Az árvíz elleni védekezéssel kapcsolatban felmerült díjazások elszámolása.

25320/1970. BVKH. I. Biztosítási szelvénnyel készült menetjegyek kezelése.

25. számból: 110133/1970. 2. A. A Vasutasok Szakszervezete választott vezető szerveinek feladata a gazdasági vezetők tevékenységének véleményezésében.

111520/1970. 4. C. Az újítási díjak, jutalmak és különdíjak elszámolásának és folyósításának szabályozása.

Pályázat technikumi és szakközépiskolai tanári állásra.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
Budapest VI., Benczúr utca 41.
Telefon, városi: 229—872,
üzemi: 19—77
Kiadja és terjeszti a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest VII., Rákóczi út 54.
Telefon: 224—819
Felelős kiadó: Gábor Márton, a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszám: 75.915.001—40
Szikra Lapnyomda

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

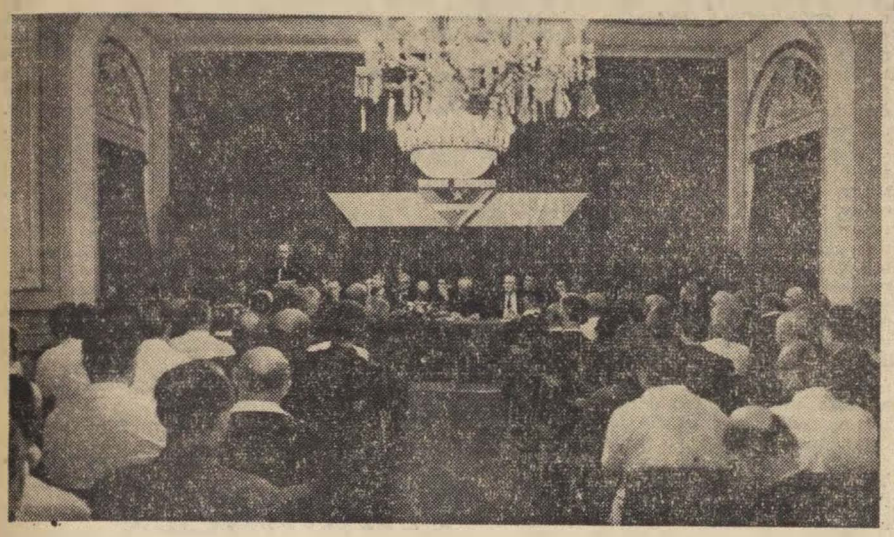
MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XIV. ÉVFOLYAM, 14. SZÁM Ára 40 fillér 1970. JÚLIUS 16.

Ünnepség a szakszervezet fennállásának 25. évfordulója tiszteletére

A központi vezetőség jubileumi ülése



A szakszervezet központi vezetősége július 10-én ünnepi ülésen emlékezett meg a vasutasszakszervezet legális működésének 25. évfordulójáról. Részt vettek az ülésen az alapító tagok, valamint a vasutas veteránok közül számosan, akik már a felszabadulás előtt is harcoltak a vasutasok szervezkedési szabadságáért.

Az elnökségben helyet foglalt dr. Csanádi György közlekedési és postaügyi miniszter, Vas-Witteg Miklós, a SZOT alelnöke, Timmer József, a SZOT titkára, Rödönyi Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, Gyócsi Jenő, a szakszervezet elnöke, Pánti Béla alelnök, Szabó Antal főtitkár, Gulyás János titkár, Urbán Lajos, az MSZMP KB gazdaságpolitikai osztályának munkatársa, dr. Bakos Zsigmond, a VI. kerületi Pártbizottság első titkára, Mészáros Vilmos, a budapesti Pártbizottság munkatársa, Gábor Zoltán, a KPM Pártbizottságának titkára, dr. Pethes Imre, a Vasúti Főosztály Pártbizottságának titkára.

Gyócsi Jenő elnök megnyitója után Szabó Antal főtitkár mondott ünnepi beszédet.

1970. jubileumi esztendő. április 4-én ünnepeltük hazánk felszabadulásának negyedszázados évfordulóját. Április 22-én emlékeztünk meg a világtörténelem egyik legnagyobb géniuszá, Lenin születésének 100. évfordulójáról.

A vasutasoknak még egy jubileuma esik erre az évre. S ha jelentőségében el is marad az előbbiektől, de a legszorosabb okozati összefüggésben áll azokkal. 25 éve múlt, hogy a Szovjetunió felszabadító hadserege a haza szabadságával együtt a magyar vasutasoknak is meghozta a szervezkedés szabadságát.

25 éves a szakszervezetünk! Ez azonban nem jelenti azt, hogy a felszabadulás előtt ne történt volna kezdeményezés a vasutasok szervezkedési jogának elnyerésére. A magyar munkásmozgalom legdicsőbb lapjaira beírták a nevüket a vasút neves és névtelen hősei.

Hálával adózunk mindazoknak, akik a legnagyobb terror idején szabadságuk, életük kockáztatásával sem szűntek meg harcolni a vasutasok jobblétéért, s akik harcának elévülhetetlen érdeme van abban, hogy most szabadságunk 25. évét ünnepelhetjük.

Ezután ismertette azokat a megmozdulásokat, amelyek a felszabadulás előtti vasutas munkásmozgalom legfontosabb momentumai voltak. Majd így folytatta: *A Vörös Hadsereg a fasizmus felett aratott győzelme eredményeként lehetőségük nyílt a vasutasoknak is a legális szakszervezeti életre.*

A Szakszervezeti Tanács támogatásával április 22-én vasutas nagygyűlést hívtak össze, amelyen 26 évi kényszerű hallgatás után megalakult a Magyar Vasutasok és Hajósok Országos Szabad Szakszervezete.

A fiatal szakszervezet semmiféle szervezeti formát nem örökölt. *Keresnie kellett azt az utat, módot, amely legalkalmasabb arra, hogy a szervezkedés jogától hosszú időre megfosztott vasutasokat egységes szervezetbe tömöritse.* Hogy a helyes utat megtalálták annak egyik bizonyítéka, hogy 1945. november 24-én a Vasas székházban összeülhetett a *Vasutasok és Hajósok Országos Szabad Szakszervezetének* első kongresszusa.

Továbbiakban a vasút újjáépítésének hősi korszakáról, a szakszervezet kezdeti tevékenységéről szólt az előadó. Beszélt az első üzemi bizottságok működéséről, a munkaverseny-mozgalom kezdeti lépéseiről, a felszabadulás előtt mesterségésen teremtett kasztrendszer felszámolásáról. *Szólt azokról az intézkedésekről, amelyek a vasutas dolgozók életkörülményeinek jobbá tételét szolgálták:* az élelmiszer és ruhajuttatásról, az egészségügyi intézmények megnyitásáról, a kulturális élet megindulásáról.

Végig vezette azokat a szervezeti változásokat, amelyek a fordulat éve után következtek be a szakszervezet életében. Beszélt azokról a határozatokról, amelyek alapján a szakszervezetekre ruháztak különböző, korábbi állami feladatokat, mint például a társadalombiztosítást, a munkavédelmet.

Az 1950-es évekről a következőket mondotta: A vasutasok Szakszervezetének III. kongresszusa 1952. július 21—22-én ülésezett. Abban az időszakban tehát, amikor a szakszervezet munkáját az erőfeszítések ellenére sem jellemezte egyértelmű előrehaladás.

Ebben nagy része volt egyes helytelen gazdaságpolitikai intézkedéseknek, többek között az ötéves terv irányszámai túlzott felemelésének, az egy időben végrehajtott bér- és áremelésnek.

A politikai és gazdasági életben elkövetett hibák sok tekintetben eltorzították a szakszervezetek munkáját is. *Nem kaptak olyan politikai és társadalmi súlyt, mint amilyen az uralkodó osztály, a munkásosztály legnagyobb tömegszervezetét megillette volna.*

Az MDP központi vezetőségi ülése 1953 júniusában helyesen jelölte meg a hibákat és a feladatokat. Végrehajtását azonban következetlenség, a szélsőségek közötti ingadozás jellemezte. Elsősorban gazdasági intézkedések születtek, de szóba került a proletárdiktatúra, a hatalom kérdése is. A szakszervezeti mozgalomban lassú fejlődés indult meg, új vonások jelentkeztek, de a huzavona miatt erősebb kibontakozásra csak az SZKP XX. kongresszusa után került sor.

A szakszervezet IV. kongresszusa, amely közvetlenül az ellenforradalmat megelőző napokban ülésezett (1956 október 20—21-én), alapjában helyesen jelölte meg a szakszervezet feladatát a szocialista vasút építésében, a vasutas dolgozók élet- és munkakörülményeinek javításában, szocialista öntudatának kialakításában, a szervezetek erősítésében.

A feladatok végrehajtását az ellenforradalmi események megzavarták. Az ellenforradalmárok áldemokratikus jelszavakkal igyekeztek lejáratni a szakszervezeti mozgalom a hibák ellenére sem lett méltatlan a múltjához, hibái ellenére a szocializmus támasza volt.

Az MSZMP 1957 júniusi országos értekezlete a párt és a tömegek kapcsolatának kérdésében megállapította, hogy a proletárdiktatúra viszonyai között a tömegkapcsolat a proletárdiktatúra erejének legfontosabb kérdése.

Leszögezte, hogy a tömegszervezetek közül legfontosabbak a munkásság saját legnagyobb osztályszervezetei: a szakszervezetek.

A pártértekezlet útmutatása alapján a vasutasszakszervezet vezetése egyik fontos feladatának tekintette a tömegkapcsolat megjavítását és elmélyítését.

(Folytatás a 2. oldalon)

Javult a vasutasok élet- és munkakörülménye

A KPM és a szakszervezet vezetői közös ülésen vitatták meg a legfontosabb tennivalókat

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium és a Vasutasok Szakszervezete között 1967-ben létrejött együttműködési megállapodás alapján a két szerv vezetői először 1969 májusában találkoztak a vasutasszakszervezet Benczur utcai székházában. *A találkozón megtárgyalták a vasutas dolgozók élet- és munkakörülményeit érintő kérdéseket, majd meghatározták a legfontosabb tennivalókat.*

A minisztérium és a szakszervezet vezetői július 3-án ismét tanácskozásra ültek össze, ezúttal a Közlekedés- és Postaügyi Minisztériumban. *A megbeszélésen dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter töltötte be a házigazda szerepét.*

— Egy évvel ezelőtt a szakszervezetben vizsgáltuk meg a közös tennivalókat, most az előterjesztés alapján nézzük meg, mit valósítottunk meg, s miben nem sikerült előbbre lépnünk — mondotta *dr. Csanádi György*, miután üdvözölte a megbeszélés részvevőit.

A miniszter rövid bevezetője után megkezdődött a vita a KPM Önálló Munkaügyi Osztálya, a Vasúti Főosztály 1 szakosztálya és a szakszervezet közgazdasági osztálya közös együttműködésében készült előterjesztés felett.

A munkaidő-csökkentést illetően, a múlt évi értekezlet még úgy foglalt állást, hogy nem halad kielégítő mértékben az utazószolgálatot és a 12/24-es fordulószolgálatot teljesítők munkaidejének csökkentése.

Ezért olyan határozat született, hogy belső szervezési intézkedésekkel olyan erőfeszítéseket kell tenni, amelyek segítségével lehetővé válik, hogy az érintett vasutasok munkaideje minél előbb az iparban elért színvonalra csökkenjen.

A határozat nyomán tett intézkedések következtében a havi szolgálati órák személyenkénti szóródása egyenletesebbé vált. *A vontatási utazószemélyzetnél például 1968-ban a dolgozóknak mintegy 39 százaléka 261—300 óra között teljesített szolgálatot.* Ez a szám 1969-ben 27 százalékra csökkent.

A forgalmi nem utazóknál a fontosabb középállomásokon bevezetett közbeváltó rendszer segítségével a havi munkaidő átlagosan 210 órára csökkent. Valamivel kisebb mértékben, de a kisebb forgalmú szolgálati helyeken is csökkent az érintett dolgozók havi átlagos munkaideje. Jelentős az az intézkedés is, mely szerint július 1-től valamennyi folyamatos üzemi munkahelyen rátértek a napi 8 órás munkaidővel számított éves munkaidőkeretre, amelynél éves szinten negyedévi bontási lehetőséget biztosítanak.

Ezzel az intézkedéssel az utazószemélyzet kötelező munkaideje 1970-ben mintegy 8 órával — tehát 210 óra alá —, a fordulószolgálatot ellátó, nem utazó dolgozóké pedig a hónap munkanapjainak számától függően 210 órára, illetőleg az alá csökken.

A múlt évi értekezleten mindkét fél reális igénynek tartotta, hogy a vasutasok azonos munkaidőre eső bére elérje az ipari bérszínvonalat. *Állást foglaltak abban is, hogy rendezni kell az éjszakai, s a vasárnapi munka pótlékolt elszámolását, valamint a túlmunka díjazását, központi támogatás igénybevételével.*

A minisztérium, a vasút és a szakszervezet vezetőinek kezdeményezésére, mint ismeretes, március 1-től 323 millió forint bérfejlesztésre került sor.

Az értekezlet különös gonddal foglalkozott a vasutas dolgozók szociális és lakáshelyzetével. Megállapították, hogy a vasúton a szociális körülmények az utóbbi években elért eredmények ellenére sem érik el a kívánt szintet. Ezért a minisztérium és a szakszervezet fontos feladatának tekinti, hogy a negyedik ötéves terv időszakára tervezett szociális beruházások időarányosan megvalósuljanak. Állást foglaltak abban is, hogy nagyobb erőfeszítésekre van szükség a lakáshelyzet javítását, a lakásépítés elősegítését illetően is.

V. F.

20 éves a MÁV Magasépítési Főnökség

A MÁV Magasépítési Főnökség napokban ünnepelte megalakulásának 20. évfordulóját. A főnökség kultúrtermének falai beszédesek. Itt is, ott is megannyi munkasiker dokumentumai: élüzem kitüntetések, elismerő oklevelek díszítik a falakat, melletük mintegy bizonyítékként ott vannak a 20 esztendő nagyobb építményeinek fotói. A főfalon — a kitüntetések között — egy térkép azt mutatja, hogy a főnökség az ország mely részében végez és végzett munkát.

Szentesi Sándor, a szakszervezeti bizottság titkárának üdvözlő szavai után Pálmai István, a főnökség vezetője emlékezett meg az elmúlt húsz esztendő munkájáról, eredményeiről. Beszédében többi között megemlítette, hogy 2780 létesítményt 1,2 milliárd forint összértékben épített a főnökség. „A forgalmi szakszolgálat területén kerek 1000, a vontatási szakszolgálatnál 333 létesítmény épült. *Legszebb emlékeink Dunaújváros, Székesfehérvár, Záhony, Ajka, Halimba állomások. Büszkék vagyunk Miskolc, Debrecen, Szolnok és Pécs fűtőházak építésére.* Ha megkésve is, de megkezdtük a Hámán Kató vontatási főnökség épületeinek felújítását és programban van egy hasonló munka Budapest Ferencvárosban is" — mondta a többi között.

Későbbiek folyamán beszélt az újítómozgalom kiszélesítéséről. Elmondta, hogy a legjobb újítók közül hatan arany-, tizenegyen ezüst- és huszonöten pedig bronzfokozatot értek el. *Megdicsérte a szocialista brigádok munkáját. Az utóbbi 10 esztendőben 53 dolgozó kapott különböző kormánykitüntetést, ebből három dolgozó a Szocialista Hazáért Érdemrendet.* Egyéb kitüntetések mellett 899 Kiváló dolgozója van a vállalatnak. Azt — érezhetően — büszkén tette hozzá, hogy évente 1 millió Ft nyereségrészesedést fizetnek ki.

A dolgozók és megjelent vendégek nagy tapssal jutalmazták a részletes beszámolót.

Ezt követően 54 dolgozó kapott Kiváló dolgozó jelvényt 108 törzsgárda tag pedig 600—800 forint pénzjutalmat.

A hivatalos rész után a Vasutas Szakszervezet népiegyüttese kíséretében Sándor János vezetésével Csala Györgyi, a KISZ művészegyüttes szólistája, magyar nótákkal szórakozja, magyarnótákkal szórakoztatta a jókedvű közönséget.

Gergely József

„Méltóak leszünk tiszti kinevezésünkhöz"



A vasút új tisztjei Rödönyi Károly miniszterhelyettes ünnepi beszédét hallgatják

(Tudósítás az 5. oldalon)

Ünnepség a szakszervezet fennállásának 25. évfordulója tiszteletére

A központi vezetőség jubileumi ülése



Szabó Antal főtitkár ünnepi beszédét mondja

(MTI Foto: Kovács Sándor felvétele)

(Folytatás az 1. oldalról)

Ezt követően az 1957 utáni időszakról beszélt az előadó. Ismertette azokat a bér- és munkaügyi intézkedéseket, amelyek végrehajtásában a szakszervezet hathatósan közreműködött. Beszélt a szakszervezetek megváltozott helyéről, szerepéről, megnövekedett jog- és hatásköréről. *A szociális és munkakörülmények javítására tett intézkedések taglalása után kitért a szakszervezetek szerepére a gazdaságirányítás új rendszerében.* Szólt az új vasúti törvényről, a közlekedéspolitikai koncepcióról, az 1970-ben és közvetlen megelőzően sorra került munkaidő-csökkentésről és a bérrendezésről.

A 25 év eredményeit, eseményeit, pozitív és negatív vonatkozásait, a negyedszázados út keresztmetszetét igyekeztünk bemutatni — mondotta.

A legmozgalmasabb időszak kétségkívül, az 1945-öt követő évek voltak. Ami a gazdasági és politikai előrehaladást, a szakszervezetek felelősségét, jog- és hatáskörének bővülését illeti, kétségkívül kiemelkedő az 1968. január 1-től napjainkig terjedő időszak.

Erről központi vezetőségünk részletes értékelést köteles lesz adni a jövő év első negyedévében összeülő VIII. kongresszusnak, majd az azt követően ülésező szakszervezetek XXI. kongresszusának.

Szakszervezetünk VIII. kongresszusa lesz hivatva megszabni az elkövetkezendő négy évre a választott szervek feladatait, a vasutas dolgozók legfontosabb problémáinak tervszerű megoldását elősegítő irányelveket.

Az év végén és a jövő év elején sorra kerülő választásoknak szolgálniok kell az MSZMP X. kongresszusa határozatából és a negyedik ötéves terv feladataiból adódó szakszervezeti tennivalók konkrét meghatározását, széles körű ismertetését és az azokból következő 1971 évi feladatok megvalósítását.

Végezetül köszönetet mondok minden vasutas dolgozónak, aki részt vett a szocialista vasút építésében, minden volt és jelenlegi szakszervezeti tisztségviselőnek, aki munkájával hozzájárult a mozgalom előbbreviteléhez. Biztosak vagyunk abban, hogy az elkövetkezendő évek újabb sikereket hoznak a szakszervezeti munkában a vasutas dolgozók és az egész társadalom javára, az egész emberiség érdekében — fejezte be beszédét Szabó Antal főtitkár.

Ezután Gyócsi Jenő átadta a szakszervezet ajándékát — egy 424-es gőzmozdony modelljét — és a jubileumi emléklapokat a szakszervezet alapító tagjainak, s a megjelent vasutas veteránoknak. Az emléklapok átadása után *Timmer József, a SZOT titkára* köszöntötte a 25 éves szabad jubileumát ünneplő vasutas-szakszervezetet.

— A Szakszervezetek Országos Tanácsának Elnöksége, Titkársága és az egész magyar szakszervezeti mozgalom nevében forrón üdvözlöm Önöket szervezetük újjáalakulásának negyedszázados évfordulója alkalmából. Köszöntésünkkel egyetemben méltatjuk azt a munkát is, amelyet a vasúti közlekedésben dolgozók érdekeiért folytattak új társadalmi rendünk megszületése óta. A jubileumi ünnep a távolabbi múlt nehéz körülményei között dolgozó osztályharcos vasutas tevékenységének elismerését is szimbolizálja, akiknek odaadó, áldozatos munkája mély gyökeret eresztett a mozgalom teljes kibontakozásában.

Közülük sokan elévülhetetlen érdemeket szereztek abban a történelemformáló harcban, amelyet az egész magyar munkásosztály élén pártjaival és szervezeteivel folytatott a vele szemben álló osztályerőkkel.

A megváltozott társadalmi viszonyok megszilárdításában az egész magyar nép emberi felemelkedésében jelentős szerepe volt és van a vasutasok nagy családjának és fiatal, de már mégis nagy tradíciókkal rendelkező szervezetének, a Vasutasok Szakszervezetének. Éppen ezért nem formális az üdvözletünk. Ellenkezőleg, szervezetük, mozgalmuk méltatásra érdemesült, amelyben nehézségek, sikerek ötvöződtek és összességében eredményes munkát érleltek.

Az eddig megtett útra mindenképpen visszapillantva most mégis a jelen és a jövő feladataira kell összpontosítani figyelmünket. Sok nagy kérdést oldottunk meg, de hatványozottan még több, talán nehezebb, de mindenképpen bonyolultabb feladat megoldása áll előttünk. Társadalmi körülményeink változtatásával még erőteljesebb igény jelentkezik szervezeteink iránt a magyar és benne a vasutas társadalom részéről, gondjaink feloldásában, életviszonyaink gyorsabb fejlesztésében. A fokozódó igény nagy felelősséget ró ránk, a munkások, dolgozók képviselőire. Azt követeli tőlünk, hogy még gondosabb, figyelmesebb kísérői legyünk az emberek érzéseinek és törekvéseinek. Még jobban és határozottabban karoljuk fel és közvetítsük a törekvéseket kifejező akaratukat.

Nincs és nem is lehet szebb feladat számunkra, mint az emberek további felemelésének ápolása.

A negyedszázad tapasztalatai és céljai táplálják bennünk tovább azt az erőt, amellyel hozzájárulhatunk az emberek még szebb, jobb életének kialakításához.

Amikor mégegyszer üdvözlöm és köszöntöm Önöket, egyben azt is kívánom a vasutasok szervezetének, minden munkásának, hogy mélyérzésükből fakadó hivatásuk teljesítésében érjenek el újabb, további sikereket a vasutasok és az egész magyar dolgozó nép javára.

Timmer József beszéde után átadta a Szakszervezeti munkáért jelvény arany fokozatát 7, az ezüst fokozatot 3 funkcionáriusnak.

Gyócsi Jenő elnök zárszava után kulturműsorral zárult az ünnepi központi vezetőségi ülés, majd a résztvevők előtt levetítették a vasút 25 éves fejlődéséről készült színes filmet.



Timmer József, a SZOT titkára átadja a kitüntetést dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszternek

(MTI Foto: Kovács Sándor felvétele)

Kitüntetések a jubileumi központi vezetőségi ülésen

Szakszervezetünk fennállásának 25. évfordulója alkalmából a „Szakszervezeti munkáért" kitüntetés arany fokozatát kapták: dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter, Gulyás János titkár, Marton György, Temesi Béla, Szűcs István, Ürögi József, Csiki Lajos.

A „Szakszervezeti munkáért" kitüntetés ezüst fokozatában részesült: Kummer István, Nagy Tiborné, Megyes István.

A szakszervezet emléklapját és ajándékát a következő alapító tagok kapták: Tarafás István, Balczer István, Fazekas József, Káldi István, Sáros Jenő, Kiss József, Hosszú Ferenc, Pánti Béla, dr. Stingli Kálmán, Gátai Ágoston, Varga György, Kócsa Mihály, Rózsavölgyi Béla, dr. Szűcs Zoltán, Előd József, Kádár László, Bodnár Lajos, Müller Dezső, Gál Sándor, Gyapai Lajos, Györke Miklós, Naszádi János, Kazi Ferenc, Sznoha Ernő, Vasecz Antal, Piesko Albert, Székely Ignác, Gáspár Sándor, Kovács József, Molnár Imre, Gyócsi Jenő.

JÚLIUS 1-TŐL

Változott a kórházi ápolás időtartama

Július 1-én lép életbe az a törvényerejű rendelet, mely kimondja, hogy a kórházi ápolásra szoruló dolgozót, valamint családtagját, illetve a nyugellátásban részesülő személyt és családtagját — a betegségi biztosítás keretében — időbeli korlátozás nélkül kell díjtalan kórházi ápolásban részesíteni.

Ez alól kivétel: ha a biztosítási jogviszony (munkaviszony, ipari tanulói tanviszony, nyugdíjjogosultság megszűnése után a 3. és 15. nap között kerül sor a családtagok, nyugdíjasok vagy tanulók kórházi ápolására. *Ilyen esetben a kórházi ápolás legfeljebb 13 hétig jár, ha az utolsó biztosítási jogviszony legalább 90 napon át tartott.*

Nagy előrelépés ez. Hiszen a felszabadulás előtt a dolgozók egy évi, családtagjaik pedig naptári évenként 42 napig részesülhettek kórházi ápolásban. A járadékosok, valamint ezek családtagjai nem voltak jogosultak ingyenes kórházi ápolásra.

Növekedett a kórházi ágyak száma

A felszabadulás után a dolgozók és családtagjaik kórházi ápolásának időtartama fokozatosan bővült es az ápolásra jogosultságot kiterjesztették a nyugdíjasokra, járadékosokra, valamint ezek családtagjaira is. *A dolgozók családtagjai 1947-től naptári évenként 60 napi, majd 1952-től 90 napi kórházi ápolásra váltak jogosulttá.* Ugyanakkor az egyes különleges betegségek gyógykezelésére (gyermekparalizis, reumás szívbetegség, Little-kór, tbc) hosszabb időtartamú kórházi ápolás igénybevételét tették lehetővé a családtagoknak. A nyugdíjasok és járadékosok, valamint családtagjaik részére először 1950-ben vált lehetővé a naptári évenkénti 30 napi, majd később a 90 napi kórházi ápolás. *A kórházi ápolás időtartamának emelése összefügg a kórházi ágyak számának növekedésével.* 1963-tól kezdve a dolgozók, valamint azok a nyugdíjasok, akik bányanyugbérben vagy egészségre ártalmas munkakörben eltöltött munkaviszony alapján részesültek nyugellátásban, időbeli korlátozás nélkül vehették igénybe a kórházi ápolást.

1965-től kezdődően a gümőkóros betegekről, valamint az egyes fertőző- és ragályosbetegségben szenvedőkről való fokozott gondoskodás érdekében biztosított időbeli korlátozás nélküli kórházi ápolást az állam.

Ebben az évben értek meg a feltételei annak, hogy az eddig naptári évenként 90 napi kórházi ápolásra jogosult családtagok és nyugdíjasok, illetve családtagjaik is időbeli korlátozás nélkül vehessék igénybe a kórházi ápolást. *A részükre biztosított 90 napi kórházi ápolás időtartama a súlyosabb betegségek gyógyítására sok esetben rövidnek bizonyult.* Bár a betegeket a 90 nap eltelte után is tovább ápolták a kórházban, a túlápolás költségeit a betegeknek vagy helyettük házastársuknak, gyermeküknek, szülőjüknek, illetve annak kellett megfizetni, aki a beteg eltartására kötelezhető volt.

Ápolási költséget nem kell fizetni

Azok a vasutas biztosítottak helyett, akik a ½ százalék ÖTA-hozzájárulást megfizették, az ÖTA vállalta a túlápolás költségeit. Azoknak viszont, akik nem tagjai az ÖTA-nak, a túlápolás költségeinek megfizetése nagy anyagi megterhelést jelent. *Volt ugyan lehetőség a túlápolási költség elengedésére az ő esetükben is, azt azonban a tanácstól, illetve a társadalombiztosítási bizottságtól kellett kérni.* Ez az eljárás a betegnek vagy hozzátartozójának sok utánjárást, az elengedésre illetékes szerveknek pedig többletmunkát okozott.

A kórházi ápolás időbeli korlátozás nélküli biztosítása, azon túl, hogy ezután nem kell túlápolási költségeket fizetni, egyszerűbbé teszi a kórházi ápolás igénybevételét is, mert szükségtelenné válik a kórházi utalvány kiállítása, a kórházi ápolás időtartamának nyilvántartása.

Dr. Kiss Ferenc

Kitüntették a vasút legjobbjait

A XX. vasutasnap alkalmából az Utasellátó Keleti pályaudvari éttermében ünnepélyes külsőségek között került sor a kiváló és érdemes vasutas kitüntetések átadására. *Az ünnepségen megjelent dr. Csanádi György közlekedési és postaügyi miniszter, Rödönyi Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, Szabó Antal, a szakszervezet főtitkára.* A MÁV vendégeként részt vett az ünnepségen *Sz. V. Hvascsov* altábornagy és *A. Sz. Klomin* vezérőrnagy, a szovjet hadsereg két tábornoka, akik Magyarország felszabadításért harcoltak.

Az ünnepség résztvevőit, a megjelent vendégeket Rödönyi Károly miniszterhelyettes köszöntötte, majd dr. Csanádi György közekedés- és postaügyi miniszter üdvözölte a kitüntetés átadására megjelent vasutasokat, s rajtuk keresztül a MÁV valamennyi dolgozóját. A meleg hangú üdvözlő szavak után a miniszter átnyújtotta a kitüntetéseket.

Kitüntetések



A kitüntetettek egy csoportja

(MTI Foto: Kovács Sándor felvétele)

A közlekedés- és postaügyi miniszter a XX. vasutasnap alkalmából a vasúti közlekedés érdekében kifejtett eredményes és példamutató munkájáért KIVÁLÓ VASUTAS kitüntetésben a következő dolgozókat részesítette:

Aranyosi József mérn. főint., OPV Prágai Üzemeltetési Iroda; dr. Bánhidi Árpád főtan., Vasúti Tud. Kut. Int.; Benda Pál műsz. felügy., Vasútig. Szombath.; Borbély Kálmán műsz. főint., Vill. Felsővez. Ép. Főn.; Bujdosó Imre műsz. ell., Pft. főn. Kisújszáll.; Bernát László mérn. tan., Bp. Terézv. Pft. főn.; Balogh Mihály műsz. ell., Vont. Főn. Bp. Keleti pu.; Collognáth Dezső műsz. főell., Vont. Főn. Celldömölk; Csabai István főell., MÁV Gépjav. Üzem; Csajka István főtan., Vasútig. Miskolc; Csóti István tan., 4. szakoszt.; Dömötör József főint., Állomásfőn. Várpalota; Domozy János felügy. Állomásfőn. Mezőtúr; Éltető Zoltán mérn. tan., 11. szakoszt.; Földi István műsz. főell., Műsz. Kocsiszolg. Főn. Bp. Nyugati; Gergelyi Sándor felvigyázó, Északi Pft. Főn. Debr.; Gólya Mihály műsz. főint. Ép. Főn. Bp.; Gál Sándor szaktechn. tan., Vasútig. Miskolc; Héja Gyula főfelügy., Autófuv. Főn.; Hegedüs D. Sándor mérn. tan., KPM Közp. Üzemirányító Hiv.; Hidvégi István főell., Járműjav. Ü. Miskolc; Holpár János felvigyázó, Pft. Főn. Sopron; Horváth György műsz. főint., Távközl. és Bizt. Ber. Közp. Főn.; Horváth István főfelügy., Győr—Sopr.—Ebenf. Vasútig. Sopr.; dr. Hámory Károly orv., tan., Vasútig. Pécs; Horváth Antalné int., Pft. Főn. Kecskemét. Iványi Ede főtan., Állomásfőn. Győr; Józsvai Tibor főint., Vasútig. Bp.; Kálmán Mihály tan., Fels. Vasútforg. Távközl. és Bizt. Ber. Techn.; Kiss Ernő főfelügy., Állomásfőn. Pápa; Király László főint., Ügykez. és Gazd. Hiv.; Körmendi Lajos tan., Vonalfőn. Tapolca; Kalocsai Ignác főint., Járműjav. Ü. Szfehérv.; Kopiári Károly műsz. felügy., Vont. Főn. Debr.; Kovács Béla főtan., Állomásfőn. Debr.; Kovács Zoltán főint., Állomásfőn. Debr.; Kulcsár József műsz. főint., Ép. Főn. Debr.; Kovács Kálmán főell., Állomásfőn. Rákos; Kladek János főell., Szertárfőn. Szfehérv.; Kiss Antal főell., Állomásfőn. Apc—Zagyvaszán; Kelemen Árpád mérn. főint., MÁV Kitérőgy. Ü. Gyöngyös; Korányi Gyula mérn. főtan. MÁV Hídép. Főn.; Kovács Sándor főell., Misk. —Tiszai pu.; Kovács Sándor főint., Ép. Főn. Misk.; Kecskeméti Ferenc főtan., Vasútig Szeged; Lőrincz Mihály főfelügy., BVKH; Lázányi Sándor mérn., tan., Vasútig. Debr.; Lukácsházi Istvánné főell., Állomásfőn. Dunaúv.; Lukács Gyula műsz. ell., Hámán Kató Vont. Főn.; Lantos József műsz. főint., Bp. Angyalföldi Pft. Főn.; Loeckai Ferenc főfelügy., Vasútig. Szombh.; Lovász Lázár mérn. főint., Vasútig. Szeged; Molnár Ernő műsz. főint., Járműjav. Ü. Szombh.; Máté Mihály főell., Járműjav. Ü. Szolnok; Mészáros István főell., Landler Járműjav. Ü.; Melczer Ferenc ell., Állomásfőn. Pécs; Mudri János segédell., Állomásfőn. Diósgy.—Vasgy.; Majoros István műsz. ell.; Vont. Főn. Szerencs; Mezei Lajos műsz. főint., Pft. Főn. Kiskunh.; Nagy András mérn. tan., 10. szakoszt.; Nagy Gyula műsz. főint., MÁV Magasép. F.; Németh Jenő felvigy., Pft. Főn. Szombh.; Óvári János Felügy., Állomásfőn. Bp. Keleti; Orosz József felügy., Vasúti Főosztály Titkárság; Patakfalvi László mérn. tan., MÁV Terv. Int.; Págyi János mérn. főint., 9. szakoszt.; Patai András mérn. főint., 1. szakoszt.; Pintér Ernő műsz. ell., Vont. Főn. Nagykanizsa; Pongrácz Imre műsz. főell., Vont. Főn. Bátaszék; Palla Béla felügy., Állomásfőn. Bp. Nyugati; Pahocsa Gyula főell., TFF; Bp.; Pataki László műsz. főell., Vont. Főn. Misk.; Palla Gyula főint., Állomásfőn. Misk.—Tiszai pu.; Pólik Andrásné műsz. int., TBFF. Misk.—Tiszai pu.; Rosta László mérn. tan., 7. szakoszt.; Rostási József ell., Rákosi Orsz. Olajelosztó Szertárfőn.; Rausch János főint., Állomásfőn. Nyíregyh.; Rontó Károly műsz. ell., Vont. Főn. Szoln.; Rohonyi Lajos nyugd. főfelügy., Szeged; Sárosi Lajos felügy., 7. szakoszt.; Schmidt Károly főfelügy., 8. szakoszt.; Sipos Antal műsz. főell., Vont. Főn. Veszpr.-Külső; Sikolai István ell., járműjav. Ü. Dikeszi; Siska András segédell., Vont. Főn. Nyíregyh.; Szabó László főint., Állomásfőn. Záhony; Szádóczki István főint., Vasutasok Szakszervezete Közgazd. Oszt.; Szajcz István műsz. ell., Vont. Főn. Eger; Szénási László műsz. főint., Vont. Főn. Kecsk.; Szlezák István főint., Anyaggazd. és Ellátási Ig.; Szőnyi László mérn. főtan., 6. szakoszt.; Takács László műsz. főint., Pft. Főn. Nagykanizsa; K. Tóth János főint., Állomásfőn. Orosháza; Ujházi István műsz. főint., Pft. Főn. Józsefv. pu.; Veréczi László mérn. tan., Vasútig. Szombath.; Varga II. Gyula főell., Járműjav. Ü. Debr.; Veréb Ferenc főell., MÁV Északi Járműjav. Ü.; Végvári Antal műsz. felügy., Vasútig. Pécs; Varga III. Ferenc ell., Állomásfőn. Bp. Ferencv.; Virághalmi Elemér főint., Állomásfőn. Kiskőrös; dr. Vajda György orv. tan., MÁV Kórház Bp.; Varga Mihály műsz. felvigy., Vont. Főn. Bcsaba; Zidarics György ell., TBFF Pécs; Ulviczki János műsz. felügy., 2. szakoszt.; György József gyárrésalegvezető, Ózdi Kohászati Üzemek; Jeromin Anatolij Alexandrovics Szovjet Szállítási Oszt.; Vass Pál alezredes, Bp. VKSZV; Turóczi Ágoston főelőadó, Külker. Minisztérium; Csajka Gyula alezredes, Belügyminisztérium; Vincze Pál alezredes, Belügyminisztérium; Grigorli Ioszifovics Bogdanovics, CCCP Lwowi Vasútig.; Ioszif Idoszelevics Mironnyuk, CCCP Üzsgorodi Állgazgatóság; Ladiszlauw Farkas, Cana Állomásfőn.; Ladiszlauw Karika főnémn., Szurovó Állomásfőn.; Emil Gubrianszky vámhiv. parancsnok, Szurovó Áll.; dr. Standl János ezredes, Belügyminisztérium; dr. Czére Béla főtan., Közl. Múzeum.

A félévi mérleg:

A vasúttal szemben támasztott szállítási igényeket nem tudtuk kielégíteni

Lindner József vezérigazgató-helyettes nyilatkozata

A vasút jelenleg nehéz helyzetben van. Napról napra nőnek a szállítási igények, s az ár elvonulásával egyre több építőanyagot kell továbbítani az árvízsújtotta területekre is. *Ezeknek a feladatoknak az elvégzése csak nagyon fegyelmezett, rendszerezett s tervszerű munkával lehetséges.* A vasút jelenlegi helyzetéről, az elkövetkező idők feladatáról Lindner József vezérigazgató-helyettestől kértünk nyilatkozatot, aki lapunk munkatársának a következőket mondta:

Nem használtuk ki a lehetőségeket

— Az I—V. havi végleges, valamint a június havi előzetes áruszállítási adatok szerint az első félévben a MÁV 54 millió 497 ezer tonna árut szállított el. *A bázisértéket 3,2 százalékkal, a tonnában kifejezett tervét pedig 2,5 százalékkal teljesítette túl. Még kedvezőbb a helyzet a fizető áruk vonatkozásában, ahol a bázishoz képest 3,9, a tervhez képest pedig 3 százalékos felfutás tapasztalható.* Az árutonnakilométer tervünket a bázishoz viszonyítva 104,5, a tervhez viszonyítva pedig 104,2 százalékra teljesítettük. A fuvardíjbevételünk is csaknem 100 millió forinttal több az előirányzatnál. Ha csak a számokat nézzük, akkor úgy tűnik, minden a legnagyobb rendben van. A körülmények azonban másról tanúskodnak. *Figyelembe véve az első félévi szállítási lehetőségeket, bár tevékenységünket számtalan, részünkre kedvezőtlen tényező befolyásolja, munkánkkal nem lehetünk elégedettek.* Ezt a megállapítást támasztja alá az a tény is, hogy a népgazdaság által a vasúttal szemben támasztott szállítási igényeket nem tudtuk kielégíteni, s így a terven felül jelentkező, szállítással járó kedvező pénzügyi lehetőségeket sem tudtuk realizálni. *Nem valami kedvező a helyzet a személyszállításnál sem.* Az év első felében 194 millió 397 ezer utast szállítottunk el, s ez a bázishoz viszonyítva 4 millió 507 ezerrel, a tervhez viszonyítva pedig 2 millió 203 ezerrel kevesebb. Utasszállítási tervünket csak 98,9 százalékra teljesítettük. Meg kell említenem azonban azt is, hogy az utasforgalom csökkenésénél szerepet játszott az a sajnálatos körülmény: *miszerint a hivatásforgalomban közlekedő vonatoknál a jegyvizsgálók hiánya miatt nagyon sokan jegy nélkül utaznak, s ezek sem a statisztikában, sem a bevételnél nem szerepelnek.* Véleményem szerint most is elszállítottunk annyi utast, mint az elmúlt év hasonló időszakában, de a létszámhiány ilyen sajnálatos körülményeket produkált.

Sok a géprevárás

— Hogyan értékeli a vezérigazgató-helyettes elvtárs a vasútüzem munkáját?

— Június hónapban a vasúti teherszállítással összefüggő üzemi munkát, az igényeket egyáltalán ki nem elégítő elegymozgás és elegyfeldolgozás jellemezte. *A nem megfelelő munka egyenes következményeként a hónap második és harmadik dekádjában annyira lelassult a vasúti áruszállítási munka és olyan kritikus helyzet alakult ki, ami majdnem a szállítás teljes megmerevedéséhez vezetett.* Nőtt a tehervonati gépre várások száma, ami 172 százalékkal haladta meg az előző havi, a májusi gépre várást. Véleményem szerint a baj ott van, hogy a meglevő kapacitást nem tudjuk kihasználni. Ezt bizonyítja a következő adat is: a tehervonati nagy Diesel- és elektromos mozdonyok napi futása 37 kilométerrel volt kevesebb, mint a megelőző év azonos időszakában. Úgy véljük, hogy a nagy Diesel- és elektromos mozdonyoknál nem kielégítő az üzemkészség. Nagy a javítási hibaszázalék. *Pontosabb és lelkiismeretesebb javításra van szükség.*

— A fuvaroztató vállalatok mennyiben segítették, illetve hátráltatták a vasút munkáját?

— A kirakatlan teherkocsik átlagos napi maradványa jórészt a fogadó vállalatok nem megfelelő — népgazdasági érdekeket nélkülöző — magatartása miatt a tavaly júniusi maradványhoz képest 698 kocsival emelkedett, tehát nőtt a kirakatlan kocsik napi menynyisége. *Őszintén meg kell azonban mondani azt is, hogy hibát követett el a vasút is, mert az árukezelési helyeket és iparvágányokat többször kellett volna naponta kiszolgálni.*

Fokozni az anyagi ösztönzést

— Milyen intézkedések segítik az elkövetkező idők munkáját?

— A vasútnak a többletszállításokra fel kell készülni. Meg kell gyorsítani az elegymozgást, s különösen a budapesti nagy pályaudvarokon el kell érni azt, hogy a napi 12 ezer kocsiérkezés helyett 14—14 500 kocsi érkezzen, illetve, hogy a napi 12—12 500 kirakás helyett 14—14 500 kocsit rakjanak ki. *Ennek érdekében intézkedtünk, hogy az iparvágányokról naponta többször húzzák ki a kocsikat, illetve naponta többször állítsák ki az árut.* A fuvaroztatókkal a jó kapcsolatot úgy kell értelmezni, hogy ebben a munkánkban az AKÖV is támogasson bennünket, illetve a fuvaroztatók, hiszen az áruk el- és felfuvarozását nagyrészt az AKÖV végzi. *El kell érni, hogy a fővonalakon a tehervonatoknak mintegy 75 százaléka operatív beavatkozás nélkül, szinte önműködő irányítással, a számára kijelölt eleggyel az előre meghatározott menetrendben közlekedjék.* A villamos- és Diesel-mozdonyok üzemkészségét a teljes átlagnak legalább 80 százalékánál biztosítani kell. Ennek érdekében a 44 órás munkahetet a helyzet normalizálásáig — átmenetileg — fel kell függeszteni és túlóráztatni kell mindazokon a szolgálati helyeken, ahol az üzemkészség növelése ezt megkívánja. El kell érnünk azt, hogy az építési tevékenység csak az okvetlenül szükséges mértékben zavarja a forgalmat. Ezért a budapest—szolnok—záhonyi vonalra négy, a budapest—miskolci vonalra kettő, a budapest—szobi, a budapest—hegyeshalmi és a szajol—lökösházi vonalakra egy-egy vágányzár engedélyezhető naponta. Az építő és fenntartó szakszolgálatoknak tevékenységük koncentrálásával, koordinált és munkaszüneti napokon végzett munkáltatással a közlekedési zavarokat csökkenteniük kell. A biztonság követelményét az építési és fenntartási munkák során is mindenekelőtt ki kell elégíteni, a távközlési és biztosítóberendezési szakszolgálat vonatkozásában is. *Minden erőnkkel arra kell törekednünk — s ehhez kérjük a gazdasági és mozgalmi vezetők segítségét is —, hogy a meglevő anyagi erőnk birtokában a lehető leghelyesebb ösztönzési formát találjuk meg, vagyis a munkaverseny-feltételek, prémiumfeltételek valóban serkentsék a szállítási munkát.* Speciális feladatok esetében élni kell a célprémiumok kitűzésének lehetőségével is. Azon kell dolgoznunk, hogy mielőbb normalizálódjon a helyzet, hogy csökkenjenek a szállítási panaszok, hiszen a további munkánk sikerétől függ az ez évi nyereségünk, illetve az ez évi munka után adható nyereség — *fejezte be nyilatkozatát Lindner József vezérigazgató-helyettes.*

Szerényi József

A nemzetközi közlekedéspolitika elméleti és gyakorlati problémái

Dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter székfoglaló előadása a Magyar Tudományos Akadémián

Dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter július 1-én *A nemzetközi közlekedéspolitika elméleti és gyakorlati problémái* címmel székfoglaló előadást tartott a *Magyar Tudományos Akadémián.* Bevezetőjében arról beszélt, hogy napjainkban az emberiség utazási igénye az emelkedő életszínvonallal és a hétvégi pihenő idő növekedésével gyorsabb mint az áruszállítási igények növekedése. Az is megfigyelhető, hogy minden ország közlekedéspolitikája fokozott figyelmet fordít a nemzetközi személy- és áruszállítást szolgáló létesítmények, berendezések és a járműpark fejlesztésére. Általános a törekvés, hogy a vasúti, közúti, légi és vízijárművek a belföldi igények kielégítése mellett — kívánt mennyiségben — akadálytalanul közlekedhessenek más országok területén is.

A közlekedési szakembereknek azt is tisztán kell látniuk — hangsúlyozta a miniszter —, hogy a tudományos technikai forradalom korában, *a nemzetek közötti gazdasági kooperáció egyre inkább gazdasági integrációvá válik.* Ez a folyamat ma a tőkés és a szocialista világban egyaránt érvényesül. Mint azonban általában a társadalmi-gazdasági fejlődés minden vonatkozásában, itt is előnyben vagyunk a kapitalista országokkal szemben. A szocialista integráció révén teljes mértékben kihasználhatjuk a szocialista tulajdonviszonyokból, a tervgazdálkodásból, az erők nagyarányú koncentrációjából származó lehetőségeinket.

Ami az európai szocialista országokat illeti, a KGST bizonyos alapvető közlekedési kérdésekkel már régóta foglalkozik. A *Közlekedési Állandó Bizottság* 12 éves tevékenységének jelentős eredménye az OPW szervezet, amelynek létrehozása számottevő szállításkapacitás-növekedést eredményezett.

Az elkövetkezendő évek feladatairól szólva dr Csanádi György a legjelentősebbek között említette az önműködő vasúti kocsikapcsoló keszülék bevezetését. A *Szovjetunióban, az USA-ban, Japánban, Kínában és Koreában* már a múlté a vasúti járművek kézi kapcsolásának veszélyes munkája. Európa e tekintetben elmaradt a fejlődéstől. Kontinensünkön jelenleg *mintegy 2 millió vasúti járművet kapcsolnak kézi erővel.* Ez ma még fékje a vasút automatizálásának. Pedig bevezetésével egyedül a rendezőpályaudvarok kapacitásában közel 10 százalékos növekedés érhető el.

Európában a mintegy 2 milliárd dollár értékű munka első fázisa 1976—1978 között esedékes. Ekkor kell a nemzetközi forgalomban közlekedő kocsikat felszerelni. A MÁV-nak az első fázisban 35—40 ezer kocsit kell önműködő kapcsoló készülékkel ellátni.

A másik nagy feladat *a konténeres szállítás kiszélesítése,* amely a közlekedés mellett az ipar, a külkereskedelem és más szektorok bevonását is igényli. *A KGST-államok nagy figyelmet fordítanak a konténeres szállítás koordinált fejlesztésére.* A külkereskedelmi szállításokhoz már kialakították a legalkalmasabb konténer-típusokat. Ennek alapján több országban, köztük hazánkban is, megkezdődött a nagybefogadóképességű, korszerű konténerek gyártása.

Az eddig szerzett tapasztalatok alapján kikristályosodott a KGST-tagállamok érdekeltségi köre és számos fontos témát sikerült egyeztetni, s javasolni a komplex integrációs programba való felvételre. A közlekedési integrációs programtervezet kidolgozásánál abból indultak ki, hogy mindenekelőtt a már meglevő szervezetek bővítését, továbbfejlesztését kell célul kitűzni.

A szocialista nemzetközi munkamegosztás és kooperáció — a közlekedés területén is — szervesesn beilleszkedik az egész világon fejlődő munkamegosztás és kooperáció folyamatába és erősíti a két világrendszer békés egymás mellett élésének gazdasági alapjait.

Az új magyar közlekedéspolitikai koncepció, amelynek alapján közlekedésünk fejlesztésén napjainkban dolgozunk, a Magyar Népköztársaság részéről szélesebb alapokat teremt a nemzetközi kapcsolatok további bővítéséhez, az európai országok közötti gazdasági és politikai közeledés megteremtéséhez — mondotta befejezésül dr. Csanádi György.

100 kilométeres sebességgel:

Miskolctól Záhonyig a nemzetközi expressz villamosmozdonyán

Miskolc Tiszai pályaudvar, 10 óra 30 perc. A levegő párás, sűrűn szitál az eső. *A pályaudvar harmadik vágánya mellett Fekete László mozdonyvezetővel és Temesvári Andrással, a miskolci igazgatóság vasútüzem-biztonsági osztályának munkatársával türelmetlenül nézegetjük az óránkat, amikor végre megszólal a hangosbemondó: „Nemzetközi expreszvonat érkezik Torinó, Róma, Belgrádon át Budapest felől a harmadik vágányra.* A vonat továbbindul 10 óra 35 perckor Záhonyon keresztül Moszkvába. Belföldi utazásra nem vehető igénybe..."

Nincs sok idő. A mozdonyvezetők itt váltják egymást. Öt perc alatt kell átvenni a gépet, aláírni a hivatalos papírokat, kicserélni a kilométeróra szalagját és átolvasni a frissen kapott írásbeli rendelkezést.

Megszólal az éberségi berendezés

Telepovszky József vonatvezető az óráját nézi. Minden rendben. A váltás megtörtént. Már csak az indításra várunk. És pontosan 10 óra 35 perckor a forgalmi szolgálattevő indítótárcsája a magasba lendül.

A 3000 lóerős sziliciumos villanymozdony másodpercek alatt felgyorsul. A hósszan kígyózó szerelvény kényelmes fülkéiben gondtalanul pihenő utasok százai... *Hosszú az út Torinótól Moszkváig. Fekete László mozdonyvezető a pályát figyeli. Négyen ülünk a gép kényelmes bőrszékein.* A vezetőfülke vibráló műszerfalával úrkabinhoz hasonlít. A motorok tompa zúgásán kívül csak a személyzet tömör, határozott párbeszédét hallani:

— Szabad a bejárati jelző zölddel... — mondja a vonatvezető.

— Zölddel szabad... — ismétli Fekete László.

A fényjelzők színes lencséi már 500 méterről jól láthatók. A sebességmérő óra 80 kilométert mutat, de máris 40 kilométerrel kell csökkenteni a tempót, mert Felsózsolca előtt pályamunkások dolgoznak.

Élesen harsan a jelzőkürt. A munka alatt álló pályaszakaszon csökkentett sebességgel haladunk át, majd néhány perc múlva a kilométeróra mutatója megáll a bűvös százason. Csattognak a kerekek, ringatózva imbolyog a rohanó mozdony.

Fekete László egyik keze a fokozatkapcsolón, a másik a fékezőkapcsoló fogantyúján. Arcán feszült figyelem. Tudatában, idegszálaiban a megfontoltság és felelősségérzet. Reflexei minden pillanatban döntésre, cselekvésre készek. Biztat, hogy kérdezzek bátran, amit nem értek majd megmagyarázza.

A kérdezgetésre azonban nincs idő. A fényjelzők gyorsan követik egymást, megfigyelésük pedig életfontosságú, hiszen a színképeknek jelentésük van.

— Záhonyban több időnk lesz. Ott majd nyugodtabban lehet beszélgetni — szólt mosolyogva, de máris cselekednie kell, mert megszólalt a riasztócsengő.

— Az éberségi berendezés működött — magyarázza kisérőnk, *Temesvári András.* — Ha a mozdonyvezető 1600 méterenként nem működteti a berendezés pedálját és a csengő jelzésére sem reagál, akkor a berendezés automatikusan megállítja a vonatot. Azért van erre szükség, hogy ha a vezető véletlenül elaludna, vagy rosszul lenne, akkor sem történjen tragédia.

Havonta 8000 kilométer

Már átrobogtunk a Hernád hídján és Taktaharkány tehervonatokkal zsúfolt állomását is magunk mögött hagytuk. *A pályáról riadt madarak röppennek fel, igyekeznek menekülni a rohanó gép elől. Néhány azonban a szélvédőüvegnek csapódik és tehetetlenül hull a földre.* Taktaszada állomáson aluljárót építenek. 1500 méterrel előtte megkezdjük a fékezést. Csak húsz kilométeres sebességgel haladunk tovább. *Addig sikerül megtudni, hogy Fekete László a miskolci vontatási főnökség November 7 szocialista brigád tagja, akik tizenkilencen a gyors-személyfordában teljesítenek szolgálatot.* 1962. óta vezet villamosmozdonyt, nagy gyakorlattal rendelkező, kiváló dolgozó. Tizenkilenc naponként kerül rá a sor, hogy a moszkva—torinói expreszt Miskolctól Záhonyig, majd délután 18 óra 25 perckor a Moszkvából érkező szerelvényt Budapestig továbbítsa.

Egy szolgálat alatt 500 kilométert utazik. Havonta 8000 kilométert tesz meg a V—43—1054-es számú mozdonyával. A mozdonyvezetés teljes embert kíván. Amikor átveszi a „parancsnokságot" a 3000 lóerős mozdony vezetőállásában, attól a perctől kezdve nem gondolhat másra, csak a villogó jelzőkre, az utasok és a gép biztonságára.

Izgalmas percek a cél előtt

11 óra 15 perc. Áthaladunk a Tisza hídján. Utunkat Szabolcs-Szatmár megyében folytatjuk tovább. *Körülöttünk, ameddig a szem ellát a Tisza árterülete. Mintegy hat kilométer szélességben csak vizet látni.* Szerencsére ezen a vonalon a vasúti töltést nem rongálta meg az ár.

Az Északi Kitérő előtt a jelzőn villogó sárga fény. A következő jelzőhöz csak 40 kilométeres sebességgel érkezhetünk, mert kitérőben fogunk továbbhaladni.

Nyírbogdánynál már ismét nagy sebességgel haladunk. A közúti átjárók fénysorompói előtt autók sora várakozik. Sajnos néhány kerékpárosnak hiába szól a jelzőkürt. Még átbukdácsolnak előttünk a vágányokon. Nagy könnyelműség és felelőtlenség ez.

Néhány állomás előtt a későn kezelt jelzők okoznak izgalmat. Már fékezünk, amikor a vörös fény zöldre változik... Ezzel is értékes másodperceket veszítünk. Fényeslitkénél ismét csökkenteni kell a sebességet. A jelzőkön sárga fények. Előttünk az 1702-es számú gyorsvonat halad. Meg kell állnunk, amíg kihalad a térközből. 12 óra 15 perckor indulunk tovább. Két percet veszítettünk a kényszerpihenővel, de már nincs messze Záhony.

12 óra 25 perc. Megérkeztünk. A vonatvezető a menetlevélre bejegyzi az időpontot.

Fekete László mozdonyvezető mosolyogva fordul felém:

— Most már nyugodtan kérdezhet. Megcsinálhatjuk a riportot...

Kaszala Sándor

Nagyobb felelősséggel...

A közelmúltban Tura állomáson a 314 sz. vonatból három darab eternitcsövet raktak ki. Nem volt aki átvegye az árut. A kezelő és a kirakó kiabáltak előre. *A forgalmi szolgálattevő nem figyelt, nem nézett hátra, de közben menesztette a vonatot.* A kezelő leintette azt. Mire a forgalmi szolgálattevő kiabálni kezdett és azt mondta, hogy ha nem volt, aki átvegye az árut, akkor vitték volna el Hatvanba.

A forgalmi szolgálattevőnek nem volt igaza. Először azért, mert nem nézett hátra és menesztette a vonatot, másodszor azért, mert nem várta meg a téren a vonat teljes kihaladását, harmadszor pedig azért, mert az árut nem Hatvanban várták, hanem Turán.

Szücs Ferenc
Hatvan

SZEGED TÉRSÉGÉBEN

A társadalmi munkásokat központilag irányítják a helyszínre

A szakszervezet segítségéről nyilatkozik a területi bizottság képviselője

Lapunkban legutóbb beszámoltunk arról a nagyarányú védekezési munkáról és az azzal kapcsolatos forgalomszervezési feladatról, amelyet a szegedi igazgatóság dolgozói hajtottak végre május 18-tól július első napjaiig a Tisza, a Maros, és a Körösök vidékén. Cikkünk befejező részében utaltunk a szakszervezet és egész társadalmunk segítőkészségére, amely lépten-nyomon megnyilvánul az árvízkárosultak iránt.

Operatív bizottság alakult

Most erről a segítőkészségről nyilatkozik Gazsi Lajos, a szakszervezet területi bizottságának szervező titkára.

— Bár az árvízzel folytatott küzdelem területünkön sikeresen végződött és viszonylag kevés vasutas család károsodott — mondotta *Gazsi Lajos* — a szegedi igazgatóságnál operatív bizottságot alakítottunk az ár- és belvízkárok felmérésére, valamint a segélyezés gyors, hatékony megszervezésére. *A bizottság munkáját dr. Dáni Mihály, az I. osztály vezetője irányította, s szakszervezetünket én képviseltem.* A Magyar Vasutasban megjelent beszámoló is érzékeltette, hogyan növekedett nálunk az árvízzel veszélyeztetett terület. *Mi a növekedéssel párhuzamosan bővítettük a bizottságot, vagyis újabb és újabb szakemberek, társadalmi aktivisták bevonásával 2—3 fős albizottságokat hoztunk létre, különben nem győztük volna a feladatokat, egyidőben Szegeden és Makó környékén, Csongrád és Szentes vidékén, meg Békéscsaba, Dévaványa, Szeghalom, Sarkad térségében is.*

A visszatelepítés rendben megtörtént

— Mit mutatnak a felmérések?

— Ez a munka a napokban fejeződik be Békéscsaba körzetében. Bizottságunk ettől függetlenül legutóbbi értekezletén, meghatározta a károk helyreállításának sorrendjét, és azt, hogy a rendelkezésre álló összegből milyen esetben, kik kaphatnak segélyt. Célunk az ügyintézés rövidítése s azonkívül szem előtt tartjuk azt is, hogy valóban a legjobban rászorulókat segítsük házuk, lakásuk újjáépítésében, ingóságaik beszerzésében.

— Indokolt-e a segélyek tartalékolása?

— Feltétlenül. A Makóról kitelepített vasutas családok, nyugdíjasok egy részének idejében, gyorsan kiutaltunk 300—500 forintos gyorssegélyeket, de — mivel személyesen győződtünk meg arról, hogy a kitelepítettek sem Hódmezővásárhelyen, sem Szentesen, sem más befogadó helységben nem szenvedtek hiányt semmiben sem — a károk tényleges ismeretében most kiosztjuk a fel nem használt összeget. *Hangsúlyozom, hogy a kitelepített családokkal történt személyes beszélgetések nyomán, velük teljes egyetértésben határoztunk így.* A fizetéseket, nyugdíjakat természetesen a kitelepítés helyére irányítottuk, annak idején, hogy késedelem nélkül kézhez kaphassák. *Amíg a visszatelepítés meg nem történt, intézményesen gondoskodtunk arról is, hogy az otthon maradt, szolgálatukat vagy árvízvédelmi feladatukat végző férjiak pihenő óráikban autóbusszal meglátogathassák családjukat.* A vasutasok, mozgalmi szervek, aktivisták munkájáról mindennél többet mond az a tény, hogy a sok ezer embert alig néhány óra alatt sikerült tervszerűen, zökkenőmentesen elszállítani a ki- és visszatelepítő szerelvényekkel. Az eredményes árvízi védekezés után fellobogózott állomásokon fogadhattuk a hazatérőket.

Makó és Makó-Újváros állomáson a legnagyobb veszély idején *Acsai Mihály*, a területi bizottság titkára személyesen vett részt a feladatok szervezésében, Major József és Kaczkó Mihály állomásfőnökök kimagasló érdemeket szereztek.

— Miben tudott még a MÁV, illetve a szakszervezet a vasutas családokon segíteni?

— Igyekeztünk a károsult, illetve kitelepített családok gyermekeit elhelyezni a gyermeknevelő intézetekben. Az igény azonban kisebb mértékű volt, mint ahogyan azt számítottuk. *Mindössze hét fiút és három lányt engedtek el a makói szülők Kőszegre, illetve Kaposvárra.* A gyerekeket egyébként már Szegeden, indulás előtt, bőségesen ellátták, felszerelték minden holmival a MÁV tanintézetei. Kaptak alsó- és felsőruhákat, melegítőket, tornaruhákat, cipőt, zoknit, harisnyát, játékot, még bőröndöket is. *Mindezt Kőszegen és Kaposvárott is alaposan megtoldották, úgy, hogy az ajándékokat postán kellett hazaküldeni a szülői házhoz.*

Nagyon sok a tennivaló

A területi bizottsághoz sok levél érkezett vasutas családoktól, melyben bejelentették, hogy károsult vasutasok gyermekeit vállalnák nyaraltatásra. Bár a kéréseknek nem tehetünk eleget, névre szóló levélben köszönjük meg a segítőszándékot.

— A segélyek szétosztásán kívül melyek most a legfontosabb feladatok?

A rakodásokhoz szükséges gépkocsik többségét igénybe vették az árvízi védekezésnél. *Ezért a vasúti kocsik százai vesztegelnek kirakatlanul az állomásokon.* Nagyon sok a tennivaló a forgalmi, a vontatási és a többi szakszolgálatnál, hogy változtatni lehessen minél előbb ezen a helyzeten. De ilyen körülmények között is részt vállalnak a szolgálati helyek dolgozói a károsultak házának újjáépítésében, amint azt a már beérkezett jelentkezések tanúsítják. A felajánlott munkák szervezését a területi bizottság az igazgatósággal együtt megkezdte. Álláspontunk az, hogy ahol helyi dolgozót ért árvízkár — például Makón —, ott a helyreállításhoz minden további intézkedés nélkül hozzá lehet kezdeni, a rendelkezésre álló lehetőségek és társadalmi erők felhasználásával. *A távolabbi szolgálati helyek által felajánlott társadalmi munkát azonban — az igények figyelembevételével — központilag kell irányítanunk.* Vésztő vontatási főnöksége például írásban jelezte, hogy huszonöt dolgozójuk — név és szakképzettség szerint felsorolva — kész 3—3 napot dolgozni az árvízsújtott területen. Várjuk a további felajánlásokat, s gondoskodunk az így bejelentett társadalmi munkaerők tervszerű felhasználásáról, összehangolt irányításáról — fejezte be tájékoztatását *Gazsi Lajos.*

Kovács József

Válasz a MÁV 1969/70. évi kollektív szerződését módosító függelék vitájában elhangzott javaslatokra

Javasolták, hogy a jutalomszabadságra jogosultak körét a 36. §. 1. bekezdésének kiegészítésével a „Kiváló Parancsnok" (munkásőr), „Kiváló Munkásőr", a „Közlekedés Kiváló Dolgozója", a „Felszabadulási Jubileumi Emlékérem" kitüntetés tulajdonosaira is terjesszék ki.

VÁLASZ: Az 1968. évi január hó 1-én életbe lépett új Munka Törvénykönyve 42. §-ának 3. bekezdése lehetőségként biztosítja a vállalatok, így az Államvasutak részére is azt a jogot, hogy a kiváló munkát végző és példamutató magatartást tanúsító dolgozók részére az évi rendes szabadságon felül jutalomszabadságot adjanak. Sem a Munka Törvénykönyve, sem annak végrehajtási rendelete, illetve egyéb központi jogszabály nem határozza meg a jutalomszabadságra igényt adó jogcímeket. A Munka Törvénykönyve végrehajtási utasítása (Mt. V. 54. §.) csupán arra utal, hogy jutalomszabadság évi 12 munkanapnál hosszabb nem lehet.

A Munka Törvénykönyvének, illetve végrehajtási rendeletének azonban két konkrét rendelkezése van: a jutalomszabadság az abban részesített dolgozót évi rendes szabadságán felül illeti meg, azt nem korlátozza az évi rendes szabadságának 24 munkanapban maximált kerete sem, továbbá az, hogy a jutalomszabadság évi kerete dolgozónként a 12 munkanapot nem haladhatja meg.

A központi jogszabály a Kollektív Szerződés keretébe utalták a jutalomszabadságra igényt adó jogcímek meghatározását. Az 1968. évre kötött Kollektív Szerződés 36. §-ában a kérdés két részre lett bontva. A 36. § 1. bekezdése tételesen sorolja fel a jutalomszabadságra igényt adó jogcímeket. Így 10 munkanapot kell adni annak, aki

kormánykitüntetésben, vagy 50 éves munkaviszonya alapján jubileumi jutalomban részesült, 6 munkanapot kell adni annak, aki Kiváló-, vagy Érdemes Vasutas, továbbá Kiváló Feltaláló, Kiváló Újító, Honvédelmi Érdemérem, Szakszervezeti Munkáért kitüntetésben, vagy 40 éves munkaviszonya alapján jubileumi jutalomban részesült, 3 munkanapot kell adni annak, aki Kiváló Dolgozó. KISZ Érdemérem kitüntetést kapott, továbbá aki a Szakma Ifjú Mestere aranyfokozatát, a Kiváló Ifjú Mérnök, vagy a Kiváló Ifjú Technikus címet elnyerte, vagy 25 éves munkaviszonya alapján jubileumi jutalomban részesült.

Ez a kategorizálás súlyozva hozza a jogcímeket. Az a tény pedig, hogy Kollektív Szerződés meghatározza adott esetre vonatkozó jutalomszabadság mértékét, egyben azt is jelenti, hogy a dolgozó részére a jogcím szerint járó jutalomszabadságot minden egyéb körülményre tekintet nélkül biztosítani kell. Nem hivatkozhat tehát például egy kormánykitüntetésben részesült dolgozó esetében a gazdasági vezető arra, hogy az e címen járó 10 nap jutalomszabadságot pl: létszámhiány miatt kiadni nem tudja.

A 36. §. 1. bekezdésében meghatározott ún. jogcímes jutalomszabadság biztosítása a szolgálati főnökségekre már egymagában is rendkívüli terhet jelent. Csak a „Kiváló Dolgozó" kitüntetésben részesült dolgozók jutalomszabadsága meghaladja az évi 40 000 munkanapot. Ez volt tehát az oka annak, hogy a Kollektív Szerződés tervezetének vitája során javasolt újabb jogcímek közül csak a szinte általános igénynek megfelelően a „Kiváló Parancsnok" (munkásőr), „Kiváló Munkásőr" kitüntetésekkel egészülhetett ki a Kollektív Szerződés 36. §-ának 1/b. pontja.

A Felszabadulási Jubileumi Emlékérem kitüntetést a jogcímek közé nem kellett felvenni. Ezt a kitüntetést a Népköztársaság Elnöki Tanácsa 1969. évi 38. számú tvr. rendeletével alapította. Így mint az Elnöki Tanács által adományozott kormánykitüntetés jogcímet ad a kitüntett dolgozó részére 10 nap jutalomszabadság igénybe vételére. Ebben a vonatkozásban egyébként felmerült kételyek eloszlatása érdekében a MÁV Hivatalos Lap 1970. évi 13. számában 105 955/1970. 1. D. szám alatt azonos értelmű utasítás is megjelent. A 36. §. 1. bekezdésének további kiegészítésére nem volt lehetőség. A jutalomszabadság adományozásánál ugyanis gondosan ügyelni kell arra is, hogy azzal ne növekedjenek a szabadság kiadásából a dolgozók többségére háruló el nem kerülhető terhek. Több esetben vitatták, hogy a „Szakszervezeti Munkáért" kitüntetésben részesült dolgozókat a kitüntetés melyik fokozata után illeti meg a jutalomszabadság. A kialakult álláspont szerint a „Szakszervezeti Munkáért" adott jelvény, illetve oklevél kitüntetés esetén 6 nap jutalomszabadság jár.

JAVASLAT: A 36. §. 2. bekezdésében meghatározott jutalomszabadság keretét kétszeresére emeljék fel.

VÁLASZ: a Kollektív Szerződés 36. §. 2. bekezdése lehetővé teszi, hogy az 1. bekezdésben meghatározott jutalomszabadságon felül a gazdasági vezető is adhasson megítélése szerint arra érdemes dolgozóknak jutalomszabadságot. Ilyen címen a gazdasági vezető a szolgálati főnökség létszámától függő (évenként 10 dolgozóra 1 nap) jutalomszabadságot adhat ki. A jogcím ebben az esetben nincs rögzítve, a gazdasági vezető a létszámnak megfelelően képzett kereten belül, dolgozónként 12 munkanapig engedélyezhet jutalomszabadságot. Az 1969/70. évre kötött Kollektív Szerződés eltér az 1968. évre kötött Kollektív Szerződés rendelkezéseitől, mert míg az utóbbi tételesen megállapította a gazdasági vezetők által engedélyezhető jutalomszabadság tartamát, addig a jelenleg érvényes Kollektív Szerződés ilyen korlátozást nem tartalmaz.

Amikor mindenki előtt ismert tény az, hogy az évi rendes szabadság kiadása sem történik meg sok esetben zökkenőmentesen, nem kerülhetett sor a szolgálati főnökségi keret felemelésére.

Szivattyú a sínek között

GUMIKEREKŰ STRÁFKOCSI vesztegel hetek óta Szeged-Tisza pályaudvar darabáru raktárai és a homokzsákokból épített szorítógátak közötti kockaköves úton. Alig nyolc-tíz méternyire húzódik a folyó töltése. Mögötte a Tisza vizének szintje még most is jóval magasabb, mint a rakodótér, ahol az AKÖV teherautói és a MÁV vonatpótló darabárus járatai a védekezés másfél hónapos időszakában mindvégig zavartalanul közlekedtek. Most is nagy a forgalom a raktár mentén.

Ennek a ló nélküli stráfkocsinak és a körülötte szorgoskodó embereknek nagy szerepük van abban, hogy a töltésen átszivárgott víz nem bénította meg a pályaudvar munkáját.

A szorítógát kamráiban már bűzlik a békanyálszerű moszatokkal „benépesült" pocsolya. *Hogy a felszín alatt a 8. számú vágány húzódik, arra most csak a vizet unottan kémlelő, gázlómadarakhoz hasonlító váltótárcsákból lehet következtetni.* Az 52-es és a 48-as számú váltóknak a súlykörtéjük még most is alig látszik ki a vízből.

— A szivárgás valahol ott, a középső kamráknál keletkezett, ahol régen, a második világháború idején, egy hatalmas bombatölcsér tátongott — mutatja az egyik férfi.

A stráfkocsi alvázán szabályos tábla lóg, rajta a tulajdonos neve: „MÁV Pályafenntartási Főnökség, Szeged, Indóház tér". A bakon összehajtott tartaléktömlők és egy vesszőkosár. A platón egyetlen „rakomány": a Csonkaféle, kéthengeres benzinmotor, a hozzá tartozó szivattyúval. *A gépkezelő — Tóth György, a MÁV szeged-rókusi géptelepének dolgozója — éppen vizet tölt egy locsolókannából a szivattyú feléntőnyílásába.*

— Áthelyeztük a szívófejet a következő kamrába, közben levegő került a csőbe. Másküllönben két hete kezdtük el a víz visszanyomását a Tiszába — magyarázza. — Ahogy apad a folyó, úgy haladunk mi is, folyamatosan. Percenként kétszáz liter a szivattyúnk teljesítménye...

— Végezhettünk volna hamarabb is a munkával, de tartani kellett a töltés ellennyomását — ezekkel a szavakkal lép közelebb egy idősebb férfi. Karszalagja elárulja, hogy ő az árvízvédelmi figyelőszolgálat szakaszparancsnoka. A neve: *Szegi István.* „Civilben" a Szegedi Tömegcikk Ktsz Technikusa. A szívó- és nyomócsöveket igazító fiatalemberek a Fonalfeldolgozó és a Húsipari Vállalat dolgozói. Most vízőrök, pontosabban a pályaudvart védő közerő tagjai.

— A veszély hozott össze bennünket — jegyzi meg a vasúti gépkezelő. — Nincs különbség, ki hová tartozik...

— De azért a vasutasok mindenütt az élvonalban voltak — mondja a parancsnok. — Inkább ők segítettek, ahol csak tehették, mintsem a mások segítségére szorultak volna. Ide, a töltésre is, ahol éjjel-nappal megszakítás nélkül védekeztünk, naponta kijöttek a vasúti szakszolgálatok vezetői. Nádudvari pályamester, *Nagy István felügyelő*, Szeged állomás főnöke, *Balogh János tanácsos*, Szeged-Tisza pályaudvar kereskedelmi főnöke, a távközlési szakszolgálat és a MÁV géptelep vezetői messzemenő gondoskodással segítették a védekezésben részt vevő embereket...

— Reméljük, most már hamar végzünk, bár sok még a tennivaló itt is, másutt is — szól ismét *Tóth György.* — Ha átnyomjuk a vizet, jöhetnek a markológépeink, hogy eltüntessék a homokot, az elrothadt zsákokkal együtt. Utána járhatóvá válik a nyolcadik vágány. Én pedig visszamehetek végre az aggregátoromhoz, a vonalra dolgozni, társaimmal együtt.

8 SZAVAIT ELNYOMJA a beindított motor berregése.

— k —

Üzemi gyakorlaton...

A Nyugati pályaudvaron — naponta 6—8 gyermek jelentkezik munkára. A közlekedési szakközépiskolák tanulói töltik négyhetes üzemi gyakorlatukat.

„A tanulóval a munkatervben meghatározott munkákat, munkamozzanatokat, munkaeszközöket a lehető legaprólékosabb részletezéssel, mindig a helyszínen kell ismertetni, hogy az iskolában elméletileg megtanult szabályok gyakorlati alkalmazásán kívül a munkaeszközöket, berendezéseket is jól megismerhesse. A váltóellenőrzés gyakorlati bemutatása alkalmával a tanulónak meg kell mutatni a váltójelzők belsejét, az üvegek cserélését, a lámpabetétek kezelését, tisztítását, töltését, tárolását és a lámpák kezelését" —, mondja a többi között a rendelet. *Mindennemű forgalmi, kereskedelmi, pályafenntartási, távközlési, műszaki, és fűtőházi szolgálatot igyekezni kell megismertetni.* Ha a kijelölt állomás csak részben alkalmas ismeretszerzésre, úgy megfelelő kísérővel tanulmányutat kell szervezni más állomásra.

A tanulók az eltöltött órák után az étkezésen kívül 2—2,40 forintig terjedő fizetést is kapnak.

A vezérállás, az I. számú toronyőrhely különösen kedves a tanulók körében. *Gittinger Tibort, Dombai Kálmánt* és *Fazekas Ferencet* szinte naponta ott lehet találni. Szorgalmasan érdeklődnek, figyelnek mindent, ami ott történik.

A jelek azt mutatják, hogy vasutas válik belőlük.

— g. j. —

130 ház építését kezdte meg a MÁV Csengerben

Az árvízvédelmi Kormánybizottsággal kötött megállapodás alapján a MÁV debreceni Építési Főnöksége megkezdi Csengerben 130 árvízkárosult család új házának felépítését. A 26 millió forint értékű munkát egy erre a célra megszervezett főépítésvezetőség irányítja. Az állomáson külön rakodóvágányokat építenek az érkező építési anyagok kirakására, illetve a munkások lakókocsijainak tárolására. *Hétfőn reggel 400 KISZ-fiatal kezdi meg a munkát, akik között szép számmal vannak ipari tanulók is.* Július 13-tól a néphadsereg egy műszaki alakulata is segítséget nyújt a szakipari munkák elvégzéséhez.

Az árvízkárosult családok 350 négyszögöles telkeket kaptak, ezekre építik a 8 féle típustervből szabadon választott családi házat. A házak 1—2 szobásak, mosdófülkések, palával fedett magastetővel épülnek. Minden ház falazata téglából készül, előregyártott vasbetonfödémekkel. *A most beépítésre kerülő területre a villanyt bevezetik, a vízellátást egyelőre a községi kutakról oldják meg.* Az építkezés nagyságára jellemző, hogy 2,6 millió téglát, 22 km. vasbetongerendát építenek be és közel 400 négyzetméter palafedést végeznek el. Az építők azt ígérik, hogy novemberre minden házban legalább egy szoba a beköltöző családok rendelkezésére áll majd.

B. I.

„Méltóak leszünk tiszti kinevezésünkhöz"

Új tiszteket avattak a XX. vasutasnapon

Az idei vasutasnap kiemelkedő eseménye zajlott le július 12-én a Szőnyi úti sportpályán. Már a kora délelőtti órákban gyülekeztek a hozzátartozók, barátok, hogy szemés fültanúi legyenek annak az ünnepi aktusnak, amikor fiaik, lányaik ország és világ előtt fogadalmat tesznek, hogy becsülettel látják el a jövő nagy feladatait. *Kellemes látvány volt a sok-sok ünneplőbe öltözött ember a sportkombinát minden részében.* Ismerősök és barátok ölelgették egymást. Őszinte gratulációk hangzottak el már megelőzve az ünnepélyt. A tűző nap melegét a szél mérsékelte, de nem hűtötte azt a meleget, ami a jelenlevők szívét melengette.

Ünnepi pillanatok

A zöld gyepszőnyeg üdén fogadta a pattogó indulóra bevonuló fiatal tiszteket. A nemrég még a gyülekezőre várakozó, könnyeden beszélgető fiatalok fegyelmezett rendben, impozáns alakzatban vették birtokukba a pályát és szemetgyönyörködtető bevonulásuk tapsvihart keltett a nagy számú közönségben. *A szél a zászlókat lobogtatta, amikor a MÁV Tisztképző Intézet selyemlobogóját hozók elléptek a disztribün előtt.* Az ünnepélyes csendben begördült a vörös salakra a *Rödönyi Károly miniszterhelyettest* hozó fekete Mercedes. Jelentések, üdvözlések hangzottak el. A díszes egyenruhák, a vakítóan fehér kesztyűk feszes sora erősebben dobogó szíveket fékezett, amikor *Kun Dezső*, a tisztképző igazgatója meleg szavakkal üdvözölte a végzős hallgatókat. Nem fukarkodott a dicsérő szavakkal, hiszen derekas munka tette lehetővé, hogy ez a pillanat elérkezzék. *Tóth Gábor* nevét emelte ki, aki tanfolyamelsőként végzett, de személyében mindazoknak az elismerése hangzott el, akik ott állhattak a magas rangú állami és pártvezetők előtt.

Rödönyi Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója ünnepi beszédében a megbecsülés hangján szólt ezekről a fiatalokról, akik vállalva e nehéz hivatást, friss erőként lépnek be a magyar vasutasság nagy táborába.

A felszabadulás utáni élet megindításában döntő jelentősége volt a vasútnak, s e feladatok nem lettek kisebbek napjainkban sem — hangsúlyozta a miniszterhelyettes. — Az új élet adta komoly követelmények kitűnően képzett, a vasutat szívvel-lélekkel szerető szakembereket követelnek. *Közlekedéspolitikánk végrehajtását szolgáló törzsgárda újabb erősítést kapott, ismét gazdagabb lett. A több milliárdos nagyságrendű fejlesztési program, az áru- és személyszállítás korszerűsítése képzett szakembereket követel.* A feladatok végrehajtását az időjárás viszontagságai is befolyásolják, de az idei tél és a nemrég lezajlott árvíz azt is megmutatta, hogy a magyar vasutasság nem ismer akadályokat. Önök mindent elkövettek, hogy becsülettel felkészüljenek e feladatok ellátására. Tanáraik és hozzátartozóik áldozatkészsége is részese ennek az ünnepnek. Kívánok sok sikert, eredményes munkájukhoz. Önöket ezennel államvasúti tisztekké avatom!

Tiszttársaim nevében fogadom...

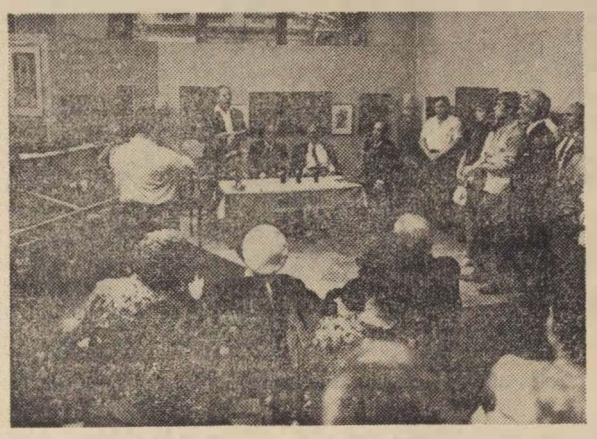
A felavatott tisztek válasza a becsület szavaként hangzott fel: *Fogadom tiszttársaim nevében, hogy munkánkat a szocializmust építő nép érdekében fogjuk végezni! Méltóak leszünk tiszti kinevezésünkhöz!* Ők, a felavatott tisztek, fegyelmezetten álltak a tűző napon, de a közönség soraiban zsongás támadt. Olyan derű, őszinte, felszabadult öröm terjedt el, ami lassan-lassan átterjedt a zöld gyepre is. Már ők is keresték szeretteiket, a komoly arcok derűvel oldódtak fel, s a gyakorlott katonákat is zavarba ejtő, kemény díszmenetben, ütemes taps kíséretében vonultak el.

Az ünnep krónikása csak egyet sajnálhat: azt, hogy nem lehet hűen visszaadni, ami az ünnepély után történt. Kevés ehhez a szó. Azt látni kellett, velük kellett örülni.

Standovár Tibor

A kiállított művek önmagukért beszélnek

Szabó Antal főtitkár nyitotta meg a XX. Vasutas Képzőművészeti Kiállítást



Szabó Antal főtitkár megnyitó beszédét mondja

(MTI Foto: Kovács Sándor felvétele)

Július 9-én a kora esti órákban, a fülledt meleg ellenére zsúfolásig megtelt a Népszínház utcai kiállító terem. *A XX. Országos Vasutas Képzőművészeti Kiállítás rangos kulturális eseménnyé nőtte ki magát, amire az elmúlt 23 év adja a magyarázatot.* A képzőművészeti körök országos hálózatának kialakulásában úttörő érdemet szerzett a *vasutasok szakszervezetének képzőművészeti iskolája.* 1947 áprilisától azok a dolgozók, akik kedvet és tehetséget éreztek magukban a festéshez, rajzoláshoz, mintázáshoz, a vágy mellé a lehetőséget is megkapták.

A negyvenhétben alakult kis kollektíva ma már népes táborrá növekedett. Számos hazai és külföldi kiállításon vettek a részt a kör tagjai. Oklevelek, díszoklevelek sora és legutóbb a Kiváló Együttes cím ismételt elnyerése a megnövekedett társadalmi megbecsülést példázza. *E megbecsülés jele az is, hogy az ünnepi megnyitón jelen volt dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter és Rödönyi Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója.*

„Minden kiállítás új állomást jelent..."

A kiállítást *Szabó Antal főtitkár* nyitotta meg.

— Az évente megrendezett kulturális és sportünnepségek egyre gazdagodó művészeti színfoltja — mondotta *Szabó Antal — az Országos Vasutas Képzőművészeti Kiállítás.* Az ismétlődő kiállítások nem csupán egy-egy új munkás esztendőt mutatnak be a művészet eszközeivel, növekvő művészeti színvonalukkal egyben hírdetői is a megváltozott és szépülő életünknek. Huszadszor nyílik alkalom arra, hogy a képzőművészetet kedvelő vasutas dolgozók, családtagjaik és a vasutaskör tagjai kiállítás keretében bemutathatják munkájukat a nagyközönségnek. Minden kiállítás új állomást jelent a vasutas képzőművészek fejlődésében. Sok új törekvéssel, a való élet sokszínű ábrázolásával, új tehetségekkel és régi ismerősök új alkotásaival találkoznak kiállításaink látogatói. *Évről évre szembetűnően mutatkoznak meg az egyéni fejlődés jellemzői: az alkotások színeiben, karaktereiben és kompozícióiban.* A tárlatokon bemutatott alkotások csak egy részét képezik a vasutas képzőművészeti körök munkájának, életének. Sajnos, teljességre nem törekedhettünk, hisz a rendelkezésünkre álló kiállítási termek is határt szabnak.

902 alkotás a zsűri előtt

Meglepő és egyben örvendetes, hogy míg az elmúlt kiállításokra általában négyszáz-négyszázötven alkotás érkezett, a mostanira kilencszázkettő. *Műfaji megosztás szerint 515 festmény, 270 grafika, 105 szobor és 12 különféle népművészeti és iparművészeti tárgy. Gazdag, értékes, színvonalas szép anyag!* Még sok megérdemelte volna, hogy a kiállításra kerüljön, azonban a legjobb rendezés mellett sem lehetett hely hiányában többet bemutatni, mint 124 festményt, 62 grafikát, 59 szobrot és 12 népművészeti tárgyat. Úgy érezzük, a kiállított művek önmagukért beszélnek és kiállításaink rendszeres látogatói érzékelhetik, hogy a vasutas képzőművészeti körök jó irányba fejlődnek. *Örvendetes az is, hogy szakszervezetünk felhívására lényegesen több a vasutas témát feldolgozó alkotás, a tematikus kép.* Ismerjük azokat a nehézségeket is, amelyek a vasutas téma feldolgozását megnehezítik. Mégis az a kérésünk, hogy amatőr művészeink továbbra is foglalkozzanak, keressék a megváltozott vasút, s a vasutasok életét ábrázoló témák feldolgozását. Alkossanak egyre több olyan művet, amely a megváltozott, szebb életünket, a békéért folytatott harcunkat ábrázolja. *E helyről is köszönetemet fejezem ki a képzőművészeti körök tanárainak, társadalmi vezetőségeinek és kérem, hogy továbbra is nagy szeretettel foglalkozzanak a vasutas képzőművészeti kör tagjainak oktatásával — fejezte be megnyitóját Szabó Antal főtitkár.*

A megnyitó után került sor a díjak átadására. A vasutasszakszervezet különdíját *Sziklai Gyula, Gomola József, Bede István és Koncz Zsuzsa* kapta. Eddigi munkásságukért részesültek díjazásban *Botyán János, Dely Teréz, Fekete Emese, B. Halácsi Mária, Lajos Ferenc, Nagy János* festők, *Gulyás Gyula, Kurucz Imre Lehoczki Henrik, Szemők György* szobrászok és *Hamar János.*

Az ünnepi aktus méltó befejezéseként a képzőművészeti kör két megbecsült irányítója, *Kirchmayer Károly* szobrászművész és *Kling György* festőművész vette át a jutalmát.

S. T.

Jubileumi kiállítás

A vasutas sport képekben

A TÖREKVÉS MŰVELŐDÉSI HÁZBAN *Szabó Antal főtitkár nyitotta meg a vasutas sport 25 éve és a Törekvés Sport Egyesület 70 éves jubileumi kiállítását. Az ünnepségen megjelent dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter, Rödönyi Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, dr. Szatmári István, az MTS elnökhelyettese és Fajkos Aladár, a BTS elnöke.* A megnyitón részt vettek a vasutas sportélet vezetői és számos olimpiai és világbajnok.

A *Törekvés Művelődési Ház* kultúrterme két hétig a sportolóké lesz. A fő falon a 18 vasutas olimpiai bajnok fényképe vonja magára a figyelmet. *Székely Éva, Szilvási Miklós, Hódos Imre, Bóbis Gyula, Papp László, dr. Kamuti Jenő, Csermák József, Littomericzki Mária és a* többiek fotója a magyar sport dicsőségét idézi, a vasutas sport erejét dokumentálja. Csak úgy, mint ahogyan a vitrinekben elhelyezett trófeák is a sikerekről „beszélnek". A kiállításon 170 különböző díj, és 180 érem látható.

A KIÁLLÍTÁS TABLÓIN pedig képet kaphatunk arról, milyen munka áll a sikerek mögött. *A vasutas sport ereje, tömege az elmúlt 25 év alatt megnégyszereződött. Míg 1939-ben 23 sportkör működött, addig 1970-re ez a szám 76-ra emelkedett.* Az igazolt versenyzők száma az 1939. évi 4507-tel szemben 16 301. S természetesen több lett a sportlétesítmény is. A 86 pálya és csarnok helyett jelenleg 286 létesítményben űzhetik kedvenc sportjukat a vasutasság reprezentánsai és fiatal sportolói.

Egy másik tablón a sportlétesítmények építőinek társadalmi segítőiről láthatunk adatokat. A szakszervezeti központ sportosztálya minden évben jutalmat ad a legtöbb társadalmi munkaórát teljesítő egyesületnek.

A VASUTAS SPORT FEJLŐDÉSÉT bemutató kiállítás szervesen illik a vasutasnapi ünnepségek keretébe. Hű kifejezője annak, hogy a vasút mennyit áldoz a dolgozók testedzésére, a versenysport erősítésére. *A közel 30 millió forint, amelyet a MÁV és a szakszervezet minden évben a sport asztalára helyez, gyümölcsöt terem.* Aki a *Törekvés Művelődési Házban* végig nézi a nagyszerű kiállítást, többek közt erről is meggyőződhet.

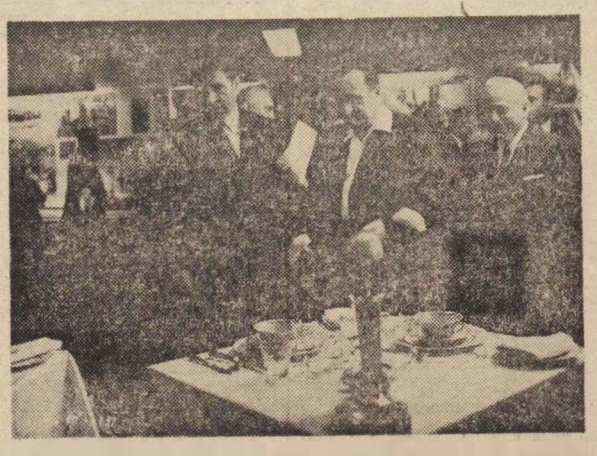
Lepics György



A kiállítás egy részlete

(MTI Foto: Kovács Sándor felvétele)

Az utasellátás és a modern közlekedés



Tóth László főigazgató és Szabó Antal főtitkár a kiállítást nézik

(MTI Foto: Kovács Sándor felvétele)

Szívesen illeszkedett a vasutasnapi események sorába az Utasellátó Vállalat jubileumi kiállítása. Méltóbb helyet nem lehetett volna találni, mint a Közlekedési Múzeumot, ahol jelen és múlt együtt érzékeltette a megtett utat. *Amíg a Konzumból Utasellátó lett, sok millió kilométer kattogott el a kerekek alatt.* A múzeum munkatársai értékes anyagot gyűjtöttek össze, hogy képet nyújtsanak a fejlődésről.

Az utasellátási tevékenység — mondotta megnyitójában *Rödönyi Károly miniszterhelyettes*, a MÁV vezérigazgatója, ma már szerves része a modern közlekedésnek. Az utazóközönség sokrétű ellátása, kényelme, az utazó ember igényeinek kulturált kielégítése, elválaszthatatlan a szocialista közlekedéspolitika egészétől. *A felszabadulás előtti állapotok és eszközök igen ellentmondásosak voltak. Egyrészről az egyszerű ember által megfizethetetlen luxusszolgáltatásokat nyújtó üzletág, másrészről az igénytelen és technikailag gyengén ellátott, bérleti alapokon nyugvó restihálózat működött párhuzamosan, a kereskedelem nyelvén is hűen kifejezve a társadalom osztályszerkezetéből adódó ellentmondásokat.* Ebből kellett kialakítani az új, korszerű ellátási formákat. Megelégedéssel állapíthatjuk meg, hogy a MÁV-pályaudvarok korszerűsítésével párhuzamosan fejlesztik az utasellátó létesítményeket is. A kocsipark korszerűsítése, az automaták kísérleti bevezetése jó kifejezője a közlekedés speciális igényeinek és a vendéglátó ipar korszerű igényeinek. A személyszállítás minőségi jellemzői között fontos hely illeti meg az utasellátást a maga sokrétű, színes és éjjel-nappal az utazóközönség szolgálatára álló tevékenységével.

Ez a dokumentatív kiállítás méltóképpen járul hozzá a szocialista utasellátás további népszerűsítéséhez.

Standovár

Közönségsiker a Szőnyi úton

A VASUTASNAP GAZDAG PROGRAMJÁBÓL nem hiányzott a szórakoztató műsorok változatossága sem.

(Az egésznapos, színes kavalkád utolsó, záró eseménye az esti kultúrműsor volt. Már a készülődés, a művészek megérkezése vonzotta a szépszámú közönséget. A zenészek elfoglalták helyüket, a kitűnő világítás a színpad egészét szinte megemelte, s mire felcsendült Liszt csodálatos zenéje a vasutasszakszervezet Központi Szimfonikus Zenekarának és Énekkarának előadásában, már nem lehetett ülőhelyet találni. Tribünné változott a pálya környéke, mindenki látni, hallani akarta a gyorsan pergő műsort. Szűnni nem akaró taps fogadta Palcsó Sándor művészetét. Erkel zenéje még el sem szállt, s máris új dallamok. Puccini: Pillangókisasszony, töltötték meg az alkalmi színházat. Veres Éva és Palcsó Sándor Verdi zenéjét is megszólaltatta, majd az operettkedvelők nagy örömére Petress Zsuzsa lépett a színpadra. Kedvelt Lehár- és Kálmán-operettekből szállt a könnyed muzsika. Zentay Anna további örömöket adott e műfaj kedvelőinek.

A műsor gondos szervezői mindenkire gondoltak. Szigeti Júlia és Bojtor Imre magyar nótákat és népdalokat adtak elő. *Az est egyik legnagyobb sikerét Gaál Gabriella cigánydalai aratták.* A közönség tapsolt, Gabi pedig újrázott! Mire a Moulin Rouge tánczenekar fellépett, már öreg este lett, de a hálás közönség nem tágított. *Sárosi Kati, Toldy Mária és Károlyi Mária* még tartóztatta az indulni készülő idősebbeket is.

AZ UTOLSÓ RITMUSOK IS ELSZÁLLTAK, lassan kiürült a nézőtér. A fáradt rendezők, akik láthatatlan főszereplői voltak az egész napnak, még egyszer nagyot sóhajtva, végre nyugodtan ültek le. A közönség kitűnő szórakoztatása az ő sikerük is volt.

(s. t.)

A vasutas válogatott nyerte az ifjúsági kupát



A tornagyőztes vasutas együttes és vezetői

A SZOT és az MLSZ közös rendezésében július 5—11. között bonyolították le az *Ifjúsági Kupa 1945—1970. nemzetközi labdarúgótornát*, négy magyar és négy külföldi csapat részvételével. Mint általában minden sporteseménynél, ennél a labdarúgótornánál is már az első forduló után kialakultak az erőviszonyok. A szakemberek a mutatott játék alapján *a vasasszakszervezet válogatottját tartották a legesélyesebbnek*. Nem véletlenül, ugyanis ez az együttes vonultatta fel a legtöbb olyan tehetséges fiatalt, akik már az NB I. légkörét is megismerték. A külföldi csapatok közül *a szovjet szakszervezeti válogatottat* és a *FC Magdeburg* csapatát várták a döntőbe.

Jó erőkből állt a *bányász* és az *ÉDOSZ-válogatott* is. Nem csoda, hogy *vasutasválogatottról alig esett szó* az esélyek latolgatásánál. Különösen azután, hogy csapatunk az első fordulóban 1:0 arányú vereséget szenvedett a szovjet együttestől.

A csapat vezetői, *Gyarmati János* mester-edző és két segítője *Simonyi Ferenc*, valamint *Nagy Sándor* sem tápláltak vérmes reményeket, hiszen a 18-as keret tagjai csak a torna kezdete előtti nap ismerték meg egymást. Így nem tudhatták mire képesek a fiúk. De biztak bennük. Még az első vereség után is.

A fordulat Szolnokon következett be az olasz *Casale Monferrato* ellen. Az együttes végig nagy fölényben játszott és 4:0 arányú győzelmet aratott. Azok a szakemberek, akik Tatabányán látták a szovjet válogatott elleni mérkőzést, nem győzték hangsúlyozni: *rá sem ismerni a vasutas fiúkra.*

A következő ellenfél Székesfehérváron az ÉDOSZ csapata volt. Az élelmezésieknek a továbbjutáshoz a döntetlen is elég lett volna. A vasutasválogatottnak nyerni kellett, hogy bekerüljenek a döntőbe. A két csapat kemény, de sportszerű küzdelmet vívott egymással. Mezőnyben a zöldfehérek többet birtokolták a labdát, a helyzetek kihasználásában azonban a vasutas ifik jeleskedtek *és 3:0 arányban legyőzték ellenfelüket.*



Boldog pillanat. Magasban a serleg

(Falus István felvételei)

A vasutasválogatott 7:1 arányú, imponáló gólaránnyal már a döntőben volt. Ekkor azonban az ellenfél még nem volt ismert. A vasas- és a bányászválogatott ugyanis Salgótarjánban játszott az utolsó fordulóban.

— A második hely már biztos — jegyezte meg a buszban Székesfehérvárról Pest felé menet *Gyarmati János* majd hozzátette: *— ha a bányászoknak sikerül kétvállra fektetni a vasast, a kupáért folyó küzdelemben mi is kereshetnénk valamit.*

A jóslat bevált. Salgótarjánban 3:2-re kikapott a vasasválogatott. A csepeli döntőben pedig megtörtént az, amire senki sem számított. *A vasutas ifjúsági válogatott 2:1 arányú győzelmet aratott a bányász csapat felett és elnyerte a torna győztesének járó hatalmas kupát, amelyet Timmer József, a SZOT titkára adott át Király Ferenc csapatkapitánynak, az együttes kiváló játékosának.*

A fiúk a nehéz mérkőzés után boldogan ölelték egymást és újjongva emelték a magasba a trófeát, amely *a legszebb vasutasnapi ajándék volt.*

A szép teljesítményhez gratulálunk.

Visi Ferenc

Könyvismertetés

1970-ben új kiadványsorozatot jelentet meg a Táncsics Szakszervezeti Könyvkiadó a „Válaszolunk a dolgozók kérdéseire", valamint a „Szocialista brigádok kiskönyvtára" sorozatot.

A Válaszolunk a dolgozók kérdéseire című füzet kilencedik évfolyamába lép, s az évek során nemcsak öregedett, hanem bővült is az ismeretköre. A sorozat füzetei elsősorban a szakszervezeti aktivisták, különösképpen a bizalmiak munkájának megkönnyítése érdekében jelennek meg. Tartalmi változása most a témák sokrétűségével kerül megvalósításra. A kezdeti munkaügyi kérdésekkel foglalkozó füzetek kiegészültek a legkülönfélébb gazdasági, politikai, aktuális témákkal, kiterjednek ma már a dolgozókat, esetenként a lakosság egészét érintő témákra.

A Válaszolunk a dolgozók kérdéseire sorozatban 1970-ben 6 füzet jelenik meg (egy dupla számmal) évi előfizetési ára összesen 7.— forint.

A szocialista brigádvezetők 1969 áprilisi III. országos tanácskozásának beszámolói és több hozzászóló sürgette olyan kiadványsorozat megjelentetését, amely az eddigieknél rendszeresebben foglalkozik a szocialista brigádvezetőket foglalkoztató elvi és gyakorlati kérdésekkel. Lényegében olyan agitációs és propagandaanyag rendszeres megjelenését sürgették, amely sokoldalúan, színesen, a brigádok és brigádtagok közvetlen tapasztalatait felhasználva ismerteti a termelési, politikai, kulturális teendőket. A kialakult és elterjeszthető módszereket, vállalásokat, amelyben a brigádok saját közléseikhez, vitairásaikhoz fórumot kapnak.

Ezen igények hatására a Táncsics Kiadó 1970-től kezdődően. évi 12 füzetből álló kiadványsorozatot ad ki a szocialista brigádoknak, Brigádélet címmel. A kiadó törekvése az, hogy olvasmányos, színes, változatos, a mozgalom szükségleteire, megnyilvánulásaira frissen reagáló kiadványt juttasson a szocialista brigádoknak. Fényképek és karikatúrák színesítik a kiadványt. Terjedelme 32—48 oldal, előfizetési díja egy évre (12 szám) 36.— forint.

Sport reggeltől estig

A BVSC Szőnyi úti sporttelepe július 12-én megújhodva, zászlódíszben fogadta a XX. vasutasnap egésznapos műsorára érkezőket. *Amikor kora reggel Kiss Mihállyal, a BVSC elnökével végigjártuk a létesítményt, örömmel újságolta, hogy csak azok számára meglepetés a pálya felújított keritése, a süllyesztett kézilabdapálya korszerűsítése, akik már régen nem jártak a Szőnyi úton. Most már nemcsak a vasutasnap tiszteletére teszik széppé, kulturálttá a sporttelepet.*

Színészek a pályán

A kora délelőtt kezdődő sportműsor első eseménye a birkozócsarnokban megtartott sakkszimultán volt, amelyen két mester, Kőberl Ferenc és Szax Gyula 30 üzemi sakkozóval mérte össze tudását. A mesterek mintegy kétórás küzdelem után győztesen hagyták el a „csatateret".

A labdarúgópályán közben már melegítettek a színészek és a vasutas-szakszervezet öregfiúk csapatának tagjai. *A közönség örömmel fedezte fel labdarúgómezben Hadics Lászlót, Szirtes Ádámot, Juhász Jácintot, Németh Sándort, Besztercei Palit és kapitányukat, a labdarúgónak is kitűnő Komlós Andrást.* A mérkőzés sokáig döntetlent ígért, a vasutas öregfiúk azonban a második félidőben nyújtott jó játékkal 4:1 arányban győztek.

A röplabdapályán három csapat részvételével női röplabdatornát rendeztek. Az első helyet megérdemelten szerezték meg a BVSC lányai a Díjbeszedők és az AC Slavia csapatai előtt.

Az ünnepi sportműsor délután 14 órakor kezdődött. Az ünnepélyes megnyitó után adták át a díjakat az üzemi sportversenyeken kitűnően szerepelt csapatoknak, egyéni versenyzőknek. A közönség tapsa között léptek a győzelmi emelvényre a labdarúgás, az asztalitenisz, a röplabda és a tekeversenyek győztesei. *Ezután atlétikai versenyre került sor, majd a BVSC-vivók tréfás léggömbcsatája szórakoztatta a közönséget.* Nagy sikere volt a MÁV Sportrepülő Club távirányításos repülőmodellező bemutatójának, s az uszodában megtartott távirányítású hajómodell bemutatónak.

A közönség nagy érdeklődéssel várta a rögbimérkőzést. Ha a szabályokból nem is sokat értettek, a férfias, nagy erőt és ügyességet igénylő sportágat érdeklődéssel figyelték. Különösen a „tolongásnak" volt nagy sikere.

Az évek óta nagy népszerűségnek örvendő kerékpárviadalon BVSC-siker született. A hálás közönség nagy tapssal köszöntötte Patakit, Fülöpöt, Juszkót és Némethet, de kijárt az elismerés az FTC és a Vasas versenyzőjének, Kissnek és Ferencnek is.

BVSC—Drezdai Lokomotív 2:0

A toronyugrók Zságot Irén és Gerlach István edzők irányításával színvonalas bemutatót tartottak. A 10 éves Haszon Gyula egyenesen ámulatba ejtette a stílusos és merész ugrásaival a közönséget.

A BVSC sportiskolásai — fiúk és lányok vegyesen — előképet alakítottak ki a zöld gyepen. *Az ötágú vörös csillag és alatta fehérrel a 25 év, méltán aratott nagy sikert. A feleengedett hatalmas léggömb, felírást repített a légbe: „Éljen a XX. vasutasnap!"*

A nagy melegtől „szenvedő" közönség közben az úszómedence köré menekült és irigykedve nézték a hűs hullámokban lubickoló vízilabdázókat.

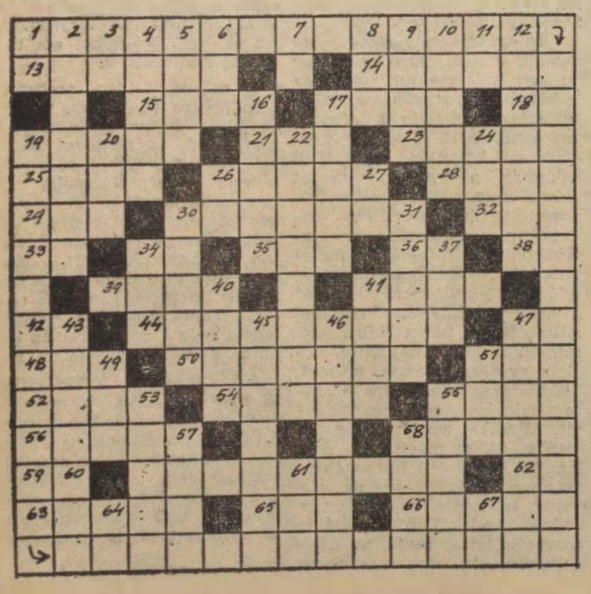
A sportműsor kiemelkedő eseménye volt a Drezdai Lokomotív—BVSC barátságos nemzetközi labdarúgó mérkőzés. A BVSC labdarúgói kulturált játékukkal többször ragadtatták tapsra a szépszámú közönséget. A német csapat remek kondíciója ellenére sem tudta megakadályozni a budapesti vasutasok 2:0-ás győzelmét.

Sz. Tóth András

Keresztrejtvény

Vízszintes: 1. A szakszervezeti politikai tömegoktatás egyik témaköre. 13. Világtengeri. 14. A Litván SZSZK fővárosának régi neve. 15. Világhírű filmszínésznő keresztneve. 17. Vissza: napszitta, szintelen. 18. Láz mássalhangzói. 19. Amerikai lánchegység. 21. Duklában található. 23. Vajon bróm? 25. Annakidején a világ egyetlen statisztikai napilapja volt. 26. A görög ábécé második hangja. 28. Hűnokhoz hasonló lovas nomád nép. 29. Idegen állatkert. 30. Műtétet végző. 32. Varrószerszám névelővel. 33. Országos Tanács. 34. Doktor. 35. Redős mássalhangzói. 36. Kimondott betű. 38. Makk, a közepén. 39. ... Napoleon, törvénykönyv. 41. A Tisza mellékfolyója. 42. Igevégződés. 44. ... Jakab (1804—1860) festő, Velencéből kerül Pestre. 47. C. R. 48. Külszín, tekintély (francia). 50. Erre keres írt, gyógyulást. 51. Szelíd ellentéte. 52. Múló betűi keverve. 54. Éghajlat. 55. Üté. 56. Jellem, magatartás nem mindennapi kifejezéssel. 58. A Duna mellékfolyója. 59. Hangtalan sav. 60. Az utazó személyzet szolgálatát lehet így nevezni. 62. Ketlozve Fejér megyei község. 63. Gerincsorvadás (latin). 65. Kevert kor. 66. ... Suttyó, egykori híres futballista.

Függőleges: 1. Állóvíz. 2. Előlegre, törlesztésre ad. 3. Remeg az elején. 4. Zala megyei község. 5. Vissza: a világ legnépesebb országa. 6. A fizika erőegysége. 7. Házállat. 8. Dunántúli vasúti csomópont. 9. A Duna mellékfolyója Bajorországban. 10. Oázicsoport a líbiai sivatagban. 11. A csontokat köti össze. 12. Olasz reneszánsz szobrász (1465—1509). 17. Betegség elleni védekezés. 19. A szakszervezeti politikai tömegoktatás másik témaköre (folytatás a függ. 22-ben). 20. Kettős. 24. Védve. 26. Hírügynökség rövidítése. 27. Rangjelző. 30. Farkas jelzője. 31. Régi muzsika. 34. Székesegyház, katedrális. 37. Mennyei. 40. Vércsatornák. 41. Hideg, száraz szél Dalmáciában. 43. A biztosítéki teszi. 45. Betűpótlással tengeráramlat. 46. U-val a végén afrikai kereskedőváros. 47. Venezuela fővárosa. 49. A kocsi tartozéka. 51. Út. 53. Írószer márka. 55. Légüres, légritkított tér. 57. Medve is lehet ilyen. 58. Egyik szereplő a Svejkben. 61. Menyasszony. 64. Igekötő. 67. Rövid úton.



Beküldendő: vízszintes 1., függőleges 19. és folytatása a függ. 22-ben. Beküldési határidő: augusztus 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Szakszervezeti választások. A beszámolási kötelezettség.

Egy-egy könyvet nyertek az 1970. évi 12. számunkban megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Jármai Béla, Székkutas állomás. Honti Jánosné. Pannonhalma állomás. Kovács László, Szeged. Petőfi Sándor sugárút 93. Szabó Lenke, Kiskunhalas, Bajza u. 40. Kocsis Sándor, Gödöllő, Fenyvesi Nagy út 66.

HÍREK

— Jól sikerült hangversennyel zárták a tanévet a vasutasszakszervezet zeneiskolájának kihelyezett tagozatán a dunakeszi járműjavítóban. A kis koncerten általános iskolások adtak színvonalas hangversenyt.

— Sikeresen lezajlott az új olasz expresszvonat kísérleti útja, mely a Róma—Milánó közti 632 kilométeres távolságot 5,5 óra alatt tette meg. 100 évvel ezelőtt 1870 tavaszán futott be az első vonat Vámosgyörkről Gyöngyösre. Ekkor kapcsolódott a mátrai „főváros" az ország vasúthálózatába.

— Békés megye vasutasai az árvízkárosultak részére 360 000 forintot gyűjtöttek össze.

A debreceni vontatási főnökség dolgozói a XX. vasutasnap tiszteletére ünnepi műszak keretében külön vállalásokat tettek, amelyek során két gőzmozdonyt és 3 személykocsit javítanak meg terven felül. A szocialista brigádok 2—2 teherkocsi megjavítását vállalták cserealkatrészek felhasználásával.

— Vágányzár nélkül építette meg a dombóvári építési főnökség a Balatonlelle-felső aluljárót. A nagy jelentőségű kezdeményezésért dicséret illeti az építési főnökség valamennyi dolgozóját.

Szakmai tanácskozás a debreceni járműjavítóban. A Közlekedéstudományi Egyesület debreceni gépészeti csoportja a közelmúltban kétnapos anyagot rendezett a járműjavítóban. Az anyagon az ország nyolc járműjavító üzeméből, mintegy 100 szakember vett részt.

A szerkesztőség üzeni

Szűcs Ferenc, Hatvan; Pacz József, Horváth János, Lökösháza; Boldizsár Gyula, Szőnyi Lajos, Bakó Károly, Zalavári László, Volosinovszki János, Végh Gyula leveleiket lapunk anyagához felhasználtuk.

A Hivatalos Lapból

A Hivatalos Lapból a szakszervezeti bizottság és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket

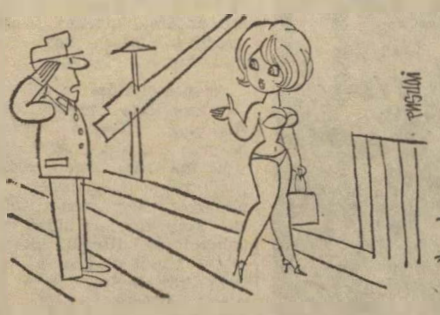
26. számból: 111190/1970. 3. A MÁV Gépesített Rakodási Főnökség szervezése Záhonyban.

27. számból: 109380/1970. 6. C. Építési és karbantartási munkák utáni takarítás egységes rendezése.

111409/1970. 11. B. Szegedi Szabadtéri Játékokra utazók menetkedvezménye.

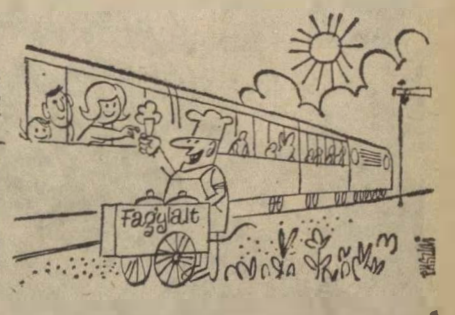
MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
Budapest VI., Benczúr utca 41.
Telefon, városi: 229—872,
üzemi: 19—77
Kiadja és terjeszti a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest VII., Rákóczi út 54.
Telefon: 224—819
Felelős kiadó: Gábor Márton, a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszám: 75.915.001—40
Szikra Lapnyomda

SOSE LEHET TUDNI



— Bocsánat! Azt hittem, a kisasszony a forgalmista. Olyan sokféleképpen hordják az egyenruhát nyáron, hogy ezen sem lepődtem volna meg.

SZAKEMBER



— Ismerem én kérem, a menetrendet. Ez a vonat mindig megáll itt, a bejárati jelzőnél.

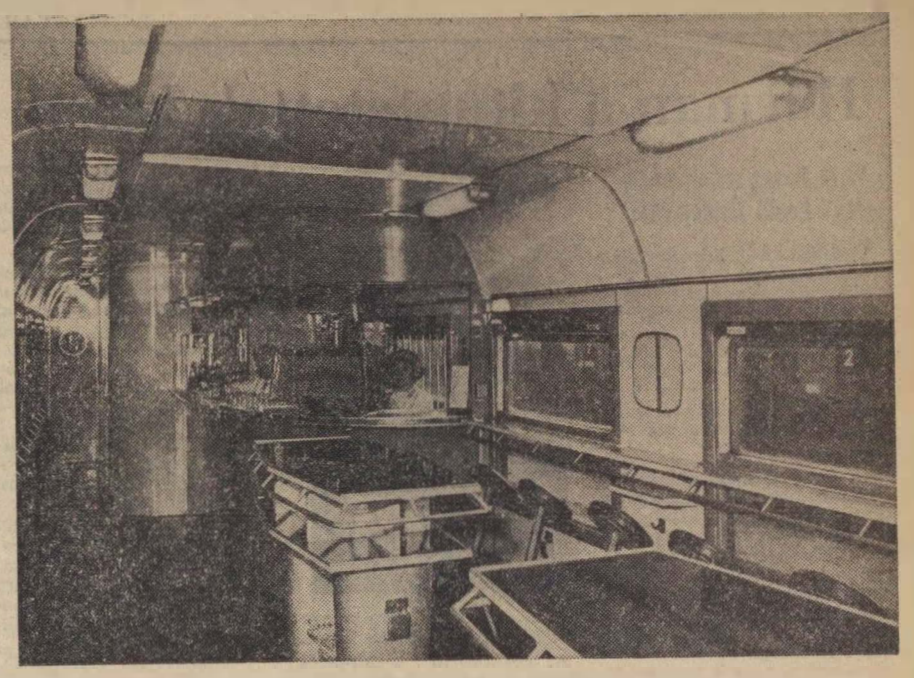
(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASÚTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XIV. ÉVFOLYAM, 15. SZÁM Ára 40 fillér 1970. AUGUSZTUS 1.



Ebben az évben 9 darab új bisztrókocsit kap az Utasellátó Vállalat a dunakeszi járműjavítótól. Az üzem eddig 4 kocsit már átadott rendeltetésének, a többi a második félévben kerül átadásra.

Mátészalkáról jelentjük:

Napi ezer vagon kirakását ígérik a helyreállítás térségében

Az árvíz sújtotta Szamos menti települések helyreállításához *Mátészalka* állomáson keresztül árad az építőanyag.

— *Június eleje óta tart nálunk a csúcsforgalom* — mondotta *Pongrácz Antal* állomásfőnök. — *Azóta rendszeresen 1500—1700 kocsit kell megmozgatnunk naponta. A terhelés olyan nagy, hogy gyakran meg is haladja állomásunk átbocsátó-képességét.* Nehezíti a munkánkat, hogy amelyik kocsit a zajtai és a csengeri vonalra megrakottan továbbítunk, az üresen is hozzánk kerül vissza a két szárnyvonalról.

Az állomásfőnök irodája, ahol beszélgettünk, valóságos irányítóközpont. A debreceni igazgatóság forgalmi, vontatási és kereskedelmi szakembereiből alakult brigád a helyszínen segíti a mátészalkai góc munkáját.

— *Nagyon sok még a tennivalónk* — jegyezte meg az egyik forgalmi szakember. Olyan hosszú telex papírtekercset mutatott, amit széttárt karjaival alig tudott kihúzni. — *A nyíregyházi térségben felosztalott szerelvények kocsijegyzéke ez. A legfőbb törekvésünk, hogy ezek a kocsik mielőbb továbbításra kerüljenek, eljussanak rendeltetési helyükre...*

Még ezernél több kocsi száma szerepel a listán. A helyreállítási munkálatok területén viszont — ahová most már nagy erőkkel vonultak fel az építők — várják az újabb szállítmányokat.

— Számunkra a nagy forgalom lebonyolítása kétszeresen nehéz — mondotta az állomásfőnök —, mert az árvíz közvetlenül is érintette dolgozóinkat. *A mátészalkai góc 130 dolgozójának házát vitte el az árvíz. Közülük az állomáson dolgozik 80 árvízkárosult vasutas.* Rájuk alig számíthatunk, mert családi otthonuk helyreállításával vannak elfoglalva. Kollektívánk vállalta, hogy helyettesítjük őket, amíg visszatérnek a szolgálatba.

S addig, bár az itt dolgozó vasutasok igénybevétele csaknem megduplázódott, *szó sem lehet közbeváltásról, pihenőnapról is alig.* A rendkívüli feladat tudatában dolgoznak a mátészalkai vasutasok és döntően nekik köszönhető, hogy az utóbbi napokban megszűnt az anyaghiány a helyreállítási munkálatoknál. Már arra is futotta az erőből, hogy Mátészalkán valóságos „aranytartalékot" képezzenek a különféle építőanyagokból. *Naponta két-három szerelvény kavicsot, nagy mennyiségű téglát, cementet raknak ki Mátészalkán.* Ha a túlterhelt kisállomásokon nem győzik az építőanyagok fogadását, a depóból közúti szállítással pótolják a hiányt.

A szállítások további meggyorsításának kulcskérdése, mennyire sikerül meggyorsítani a térségben a kocsik kirakását. Nagy erőket mozgósítottak erre a megyében. A következő vasárnapi rakodási feladatok megbeszélésére jött az állomásra *Tóth Ferenc*, a Szabolcs megyei tanács ipari és közlekedési osztályának dolgozója.

— Vasárnap ismét négyszáz dolgozó jön a nyíregyházi üzemekből és a környező termelőszövetkezetekből, hogy a helyreállítási területen részt vegyen az építőanyag kirakásában. A kérésünk az, hogy a vasutasok minden rakodóhelyre elegendő vagont állítsanak be vasárnap reggelre.

A megbeszélést intézkedések követik és *Mátészalkáról újabb tehervonatok indulnak a zajtai és a csengeri vonalra.* A megyei szervek már napi ezer vagon kirakását ígérik a térségben. A vasutasokon ez nem múlhat. Sűrített fordában dolgoznak a vonatkísérők is, hogy győzzék az igényelt vonatok továbbítását.

A zajtai vonalra indult a tolatós tehervonat. Vonatvezetője *Bakos János.*

— *Számunkra most egybefolynak a napok* — mondta az indulás előtt. — *Reggel 8 órakor értem haza az előző szolgálatból. Most 18 óra és néhány perc múlva 150 tengelyes vonattal indulunk az újabb útra.*

— Hány órát teljesített már ebben a hónapban?

— *Ma, július 23-án a 185. szolgálati óránál tartok* — felelt. — A távolléti óráim száma a hónap végére biztosan eléri a háromszázat. Kevés a pihentő, de mit tegyünk. Első a kötelesség. Nekünk is segítenünk kell, hogy a tél beállta előtt a árvízkárosult családok feje fölé...

L. J.

Köszönjük a segítséget

Dr. Fekszi István, a Szabolcs-Szatmár megyei tanács végrehajtó bizottságának elnöke, az alábbi köszönő levelet küldte szakszervezetünkhöz:

„Kedves Főtitkár Elvtárs!

A megyei tanács végrehajtó bizottsága és az árvíz sújtotta lakosság nevében őszinte köszönetemet fejezem ki, azért a támogatásért, mellyel segítségünkre siettek. Jóleső érzéssel tölt el bennünket, hogy e természeti csapásban együttérzésüket nyilvánították, és a pusztulás okozta károk helyreállításában, az élet újrateremtésében számíthatunk anyagi támogatásukra.

Segítőkészségük az emberi összefogás nemes megnyilvánulása: jelentős hozzájárulás ahhoz a munkához, mellyel a bajba jutottak megsegítésén fáradozunk."

Szabadságukat rövidítették meg

Pusztaszabolcs állomás tíz dolgozója — *Csiki Géza, Hetesi József, Hajdú Károly, Márki László, Nagy Imre, Neikli Ferenc, Okos János, Pallos István, Sebők György* és *Tóth Illés* — úgy határozott, hogy egy hét szabadságot kérnek és a Szamos-közben segítséget nyújtanak egy árvízkárosult házának felépítéséhez. Vállalásuknak a Fejér megyei Vöröskereszt szervezet segítségével július 5—11 közötti *Kisar* községben maradéktalanul eleget tettek. A tíz pusztaszabolcsi vasutas özvegy *Tóth Gedeonné* új házának felépítésében vett részt. A ház fő- és mellékfalainak felhúzása után egy életveszélyesen megsérült ház lebontását is elvégezték.

Szorgalmas, példás munkájukkal kivívták a község lakóinak elismerését.

Lapzárta után

Ülést tartott a szakszervezet központi vezetősége

A vasutasok szakszervezete központi vezetősége, lapzárta után, július 28-án ülést tartott. A vasutas dolgozó fiatalok, illetőleg a vasutas dolgozó nők élet- és munkakörülményei és a további feladatok, valamint a szakszervezet vezető szervei újraválasztásának irányelvei, az ezzel kapcsolatos munkatervtervezet szerepelt az ülés napirendjén.

A második napirend, a dolgozó nők élet- és munkakörülményeinek tárgyalásánál *Szabó Antal* főtitkár bejelentette: *a KPM és a szakszervezet vezetőinek közös ülésén, dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszterrel történt megállapodás értelmében, a tényleges vasúti szolgálatot teljesítő, valamint a nyugállományba vonult nődolgozók férjei a családtagokat megillető utazási kedvezményben részesülnek.* Az ezzel kapcsolatos rendelet 1970. augusztus 1-i hatállyal lép életbe. (A rendeletet a *Hivatalos Lap* 1970. augusztus 1-i 31. száma ismerteti. *A szerk.)*

A központi vezetőség, az ülésen szereplő három napirend megtárgyalása után, Szabó Antal főtitkár előterjesztésére, *Molnár Györgyöt* a vasutasszakszervezet titkárává, az elnökség, valamint a központi vezetőség tagjává választotta.

(Az ülésen tárgyalt napirendek részletes ismertetésére lapunk következő számában visszatérünk.)

Épülnek a házak

A Hámán Kató vontatási főnökség fiataljai Tunyogmatolcson

Papp Sándor munkavédelmi szakmérnöktől, a debreceni igazgatóság Mátészalkára telepített segélyezési bizottságának vezetőjétől kaptuk a következő jelentést:

— A végleges megállapítás szerint 205-re emelkedett a Szamosközben árvízkárt szenvedett tényleges és nyugdíjas vasutasok száma. *Közülük 105-nek teljesen megsemmisült a háza. Ezenkívül 30—35 épület rongálódott meg olyan mértékben, hogy a helyreállításhoz nagyobb arányú társadalmi segítség szükséges.* A többi károsultat inkább háztáji állatainak elpusztulásával, ingóságaik megsemmisülésével érte nagyobb anyagi veszteség. Olyanok is akadtak, akiknek a kára az eddig folyósított segélyekkel csaknem megtérült.

A házak, lakások újjáépítése a károsult vasutasok 75 százalékánál megkezdődött. A Szamosköz falvaiból szolgálati helyükre: — Mátészalkára — betelepülők részére húsz lakást építünk. *A többi károsult új házát ott, azon a telken építik fel, ahol régi házuk összedőlt.* Nagy körültekintéssel vizsgáljuk a segítség legmegfelelőbb formáját azoknál a vasutasoknál, akik 5—6 vagy még több gyermekesek, viszonylag kis keresetűek és házuk felépítéséhez 200 000 forint körüli kölcsönt kénytelenek felvenni.

Ugyancsak megkülönböztetett módon igyekszünk segíteni azoknak a vasúti dolgozóknak, akik ezelőtt egy fedél alatt éltek — albérlőként vagy családtagként — másokkal, de az újjáépítés utás erre nem lesz lehetőségük. Mivel az OTP csak az összedőlt házak tulajdonosának folyósít nagyobb összegű, hosszúlejáratú, kamatmentes kölcsönt, az ilyen „szétváló", de építeni szándékozó vasutasokat a MÁV segíti ki anyagilag, szintén kamatmentes kölcsön formájában. A hitelek elosztását megkezdtük.

Azok a vasutasok, akiknek a házuk összedőlt vagy súlyosan megrongálódott és tagjai a szakszervezetnek (105 fő), újabb 1000—5000 forint segélyben részesülnek.

Megindult a munka Csengerben is, ahol a MÁV 130 lakást épít az árvízkárosultaknak. Cserében a tanácsok, illetve az építőipari vállalatok valamennyi községében az ott élő lakosokkal egyenlő elbírálásban gondoskodnak a károsult vasutasok házának újjáépítéséről. A rendelkezésre álló építő kapacitást így lehet a legoptimálisabban kihasználni.

A Szamosközben mindinkább érezteti hatását a vasutasok társadalmi összefogása, segíteni akarása. *Tunyogmatolcson például már is nagy elismerést vivott ki a Hámán Kató vontatási főnökség KISZ-fiataljainak az a 18 főnyi csoportja, amelyik július 6-tól 11-ig végzett társadalmi munkát a károsult vasutasok portáin.* Többek között *Gáspár Imre* nyugdíjasnak, *Szabó II. Gyula* mátészalkai jegyvizsgálónak, *özvegy K. Szabó Józsefné* öt gyermekes édesanyának nyújtottak értékes segítséget a romok eltakarításával és az építkezés előkészítésével. Július 13-án a főnökség újabb 18 fiatalja váltotta fel ezt a csoportot egy hétre. Ezek a fiatalok két lakókocsit kaptak, maguk sütnek-főznek saját konyhájukon, amihez saját zsebpénzükön kívül szolgálati helyük szakszervezeti bizottsága is hozzájárult anyagilag.

Az efféle segítségre igen nagy szükség van, s reméljük, sok hasonló példáról számolhatunk még be további tájékoztatásunk alkalmával.

Felvilágosítás — gombnyomásra

Két szovjet gyártmányú utastájékoztató automatát helyeztek üzembe Debrecen állomáson.

— Mit tudnak ezek a gépek? — kérdeztük próbaüzem közben *Kiss József* és *Hevesi László műszerésztől*, a MÁV gépkarbantartó műhely dolgozóitól.

— Tessék kipróbálni — hangzott a válasz. — Mondjon egy állomást, ahová szeretne elutazni.

— Badacsony.

— A betűrendes névmutatóban mindjárt az első állomások között találjuk Badacsonyt. A táblácska melletti gombot megnyomjuk.

Az automata berregni kezd. Látható, amint egy függőleges tengely körül villámgyorsan fordulnak a gép „menetrendkönyvének" fémlapjai. Egy kattanás és megáll a gép. A „kilapozott' két oldalon előttünk állnak mindazok a tudnivalók, amelyek az utast érdekelhetik. Valamennyi vonat indulási ideje Debrecenből és érkezésük Badacsonyba, továbbá, hogy melyik személy- és melyik gyorsvonat, milyen napokon közlekednek, s menynyibe kerül az utiköltség első vagy második osztályon.

A két gép összesen kilencven állomás viszonylatában ad ugyanilyen pontos, részletes felvilágosítást. Ahhoz persze, hogy az automaták mindezt „megtanulják", az állomás forgalmi dolgozói és pénztárosai heteken át foglalkoztak a „tanítással". Ez abból állt, hogy a szükséges menetrendi és díjszabási adatokat mind a kilencven állomásra vonatkozóan összegyűjtötték, azután az úgynevezett ROTEX betűkiverőgéppel speciális filmszalagra rögzítették azokat. A „betáplálást" ezután a műszerészek közreműködésével végezték.

Búcsúzóul még egy gombnyomás: — Mikor indul a szegedi gyors?

Az automata készségesen „válaszol":

— 7 óra 09 perckor. Átszállás nélkül 11 óra 09-kor leszünk Szegeden...

(kovács)

Gyalogos aluljáró — épült másfél nap alatt

Hurrá, itt a nyár! És a nyár nálunk — valljuk be őszintén — egyet jelent a Balatonnal. Ilyenkor az ország kicsinye és nagyja útra kel, és hosszabb-rövidebb ideig elzarándokol a magyar tenger partjára, mint a mohamedánok a mekkai fekete kőhöz. A kettő imádata is körülbelül azonos.

A múlt század végén, amikor a vasút erei kezdték behálózni az országot igazából, akkor fedezték fel a jószemű emberek a Balatont. Ekkor kezdtek kiépülni az első üdülőhelyek. Mintegy 10 évvel ezelőtt ismét felfedeztük ezt a kincsünket, de most már nemcsak a magunk, hanem a külföld számára is. Azóta szállodák sora épült a tó partján, *s a környék korszerűsítése az idegenforgalom számára rohamléptekben halad. Ebből a fejlődésből a vasút is kiveszi részét.* A korszerű közlekedésnek óriási szerepe van a Balaton kincsének kiaknázásában.

Nemrégen a dombóvári építési főnökség *Kutyánszki* és *Marton* szocialista brigádja *Balatonlelle-felső* megállóhelyen kisebb műszaki bravúrt hajtott végre. Másfél nap alatt emeltek be egy, *Balatonfenyvesen* előre elkészített gyalogos aluljárót úgy, hogy nem tartották fel egy percre sem a forgalmat.

Az építkezés irányítója, *Tóth János*, határozott, energikus mozgású fiatalember, így beszél erről a nagyszerű munkáról.

— *Aluljárónk hat elemből áll. A legnagyobb elem 50, a legkisebb 30 tonnás. A betonkolosszusokat egy óriásdaru emelte be.*

— Mikor adják át rendeltetésének az aluljárót?

— *Szeretnénk júliusban végezni, hogy átvonulhassunk a már kijelölt újabb munkahelyünkre.*

— Hová mennek?

— *Balatonfenyvesre, azután Szántód-Kőröshegyre és Balatonmáriafürdőre.*

(molát)

Hárman a kitüntetettek közül

Veréb Ferenc reszortvezető, MÁV Északi Járműjavító:

1945-ben, a felszabadulás évében került a vasúthoz, korábban sok mindennel próbálkozott. Vas- és fémesztergályosként szabadult, de volt világosító is a *Magyar Filmirodában*, hordott maltert a műköveseknek, igazán van összehasonlítási alapja a MÁV és a „civil" munkahelyek között.

— Ha csak a pénzt néztem volna, nem lennék itt. De vasutas volt az apám, a bátyám, így aztán nem csoda, hogy engem is megfogott a perspektíva: *részt vállalni az ország vérkeringésének megindításában.* A műhely csupa rom volt, amikor dolgozni kezdtünk. A rozoga tetőzeten beesett az eső, a hó, de amikor a mozdonyvezető szigorú arccal végigvizsgálta, majd meghatottan megsimogatta az általunk javított mozdonyt —, ez az érzés kárpótolt mindenért.



1949-ben adta be az első újítást, jelenleg a tizenkilencediken dolgozik. *Üzemrészében 1957-ben ő hozta létre a pártszervezetet, megalakulása óta tagja a munkásőrségnek, jelenleg szakaszparancsnok.* Két éve kerületi tanácstagnak választották. Gyermekkorában a Mázsa téren laktak, nyolcan egy szoba konyhás lakásban. Most is a kerületben lakik, de összkomfortos lakásban, az új lakótelepen. Az idén nyugdíjba megy, így aztán, bár továbbra is munkásőr és tanácstag marad, több ideje lesz 17 hónapos unokájával foglalkozni.

A vasutasnap alkalmából *Kiváló vasutas* kitüntetést kapott.



Csongár István váltókezelő, Déli pályaudvar:

1940-ig gazdasági cseléd volt *Hajdúdorogon*, 1942-ben került a *Déli pályaudvarra* pályamunkásként, azóta ott van, 1957-ben tették meg váltókezelőnek.

— *Nem könnyű ma sem ez a munkakör* — mondja. — *Ha meleg van, azért, ha fagy, amiatt nehezebb a váltót állítani.*

— Hányszor állítja a váltót egy műszak alatt?

— *Ezen még nem gondolkoztam, de legalább 4—500-szor, a tolatást is beleszámítva.*

Ha valamelyik munkatársa megbetegszik, főnökei tudják, hogy rá bármikor lehet számítani, még akkor is, ha csak néhány órával azelőtt tette le három éves, de energiája egy húszévesnek sem lenne kevés.

A vasutasnap alkalmából *Kiváló vasutas* kitüntetést kapott.



a szolgálatot. Többnyire hozzá osztják be a tanulókat is, *jelenleg öt olyan váltókezelő van a pályaudvaron, aki mellette tanult.*

— Sajnos, nem sokan vernek gyökeret a vasútnál. *Én el sem tudnám képzelni máshol az életemet*, mert mondja meg, hol találnék én a négy elemimmel olyan állást, ahol ilyen nagy értékeket bíznak rám —, *s hol kapnám meg a havi 2400 forintot?* Vasutas a feleségem és a húgom és vasutasnak nevelem a kislányomat is, de ő még csak most lesz nyolcadikos.

Csongár István műhelybizottsági elnök. Ha olyan kérelemmel jönnek hozzá munkatársai, amit jogtalannak tart, nem bólogat, nem ígérget, hanem megmondja szemtől-szembe a véleményét. Ha viszont jogos a panasz, kiáll mellette a felsőbb szerveknél.

A vasutasnap alkalmából *Érdemes vasutas* kitüntetést kapott.

Kéri Tamás

A műsoridő 55 perc



Farkas Erzsébet

Zsúfolt ház előtt került sor a Törekvés Művelődési Központban a fiatal tehetségek első budapesti bemutató előadására. 55 perc alatt 11 fiatal „művész" mutatkozott be. Különösen nagy sikert aratott *Nguyen Thi Khanh* és *Phan Hhi Szuan* vietnami fiatalok népdalainak megragadó előadása a nép hősiességéről.

A magyar fiatalok között a „Törekvés" Stúdió két tagja *Fazekas Erzsébet* és *Szabó Éva* került az első helyre. (Fazekas Erzsébet szavalattal, Szabó Éva zongoraszámokkal.)

A műsor színfoltja volt a „Törekvés" balett csoport bemutatkozása. *Baráth Erika, Farkas Orsolya, Makovinszky Tamás és Simon Andris* — jóllehet csupán 5 évesek — méltán nyerték el a legifjabbak között az első helyet.

A színvonalas bemutatkozás után a művelődési központban negyedévenként megrendezik a fiatal tehetségek bemutatóját.

Kitüntetések a XX. vasutasnap alkalmából

A XX. vasutasnap alkalmából a vasúti közlekedés érdekében kifejtett eredményes és példamutató munkájukért

Érdemes vasutas

kitüntetésben a következő dolgozók részesültek:

Ábrahám József műsz. ell. TBFF Szeged; Ari Jánosné ell. Kisújszállás Pft. Főn.; Acs István felügy. 8. Szakoszt.; Boda Ferenc főint. Veszprém-külső vonalfőn.; Belházi István felvigy. Celldömölk áll.; Barabás István felvigy. Dombóvár Ép. Főn.; Balogh Lajos ell. Jászkisér MÁV Építőgépjav. Üzem, Bánki Béláné főint. 3. Szakoszt.; Besze Ferenc főell. Gyöngyös áll.; Balogh K. István felvigy. Ujmiskolc Pft. Főn.; Budai József mérn. főint. Hatvan—Füzesabonyi Pft. Főn. Hatvan; Bálint András mérn. tan. Szeged Vasútig.; Blaskó Imre felvigy. Szentes Ép. Főn.; Benkó János ell. Landler Jenő Jj. Ü.; Balogh III. József int. Debrecen áll.; Böjtös László int. GySEV Sopron; Balogh Zsigmondné int. 1. Szakoszt.; Bérci Béla főint. Székesfehérvár áll.; Burján István műsz. segédell. Bp. Ferencváros Vont. Főn.; Csóti Rudolf főell. Szeged áll.; Csaba Mihály főint. Balassagyarmat Szertánfőn.; Csongár István felvigy. Bp. Déli áll.; Csörgi Mihály ell. MÁV Építési Géptelep Főn.; Darázs Károly műsz. főell. Szombathely Jj. Ü.; Domján József mérn. főint. 6. Szakoszt.; Dancsa Ferenc m. főint. Bp. Krisztinavárosi Pft. Főn.; Debreczeni Ferencné felvigy. Bp. Keleti Műsz. Kocsiszolg. Főn.; Debreceni József főell. Székesfehérvár Vont Főn; Domokos Árpádné ell. Hatvan Vont. Főn.; Dr. Értelmes Gyula tan. Anyaggazd. és Ellát. Ig.; Farkas Lajos főint. Celldömölk Szertárfőn. Friedrich Henrikné főint. Dombóvár MÁV Napközi otthon; Ferkovics Józsefné ell. Bp. Gépjavító Ü.; Fodor Mária titkár Békéscsaba áll.; Fodor István főell. Miskolc Jj. Ü.; Frigyik László műsz. segédell. Nyíregyháza Vont. Főn.; Fülöp Sándor int. 5. Szakoszt.; Förházi István ell. Győr Rendező pu.; Fazekas Balázs felvigy. Vác Pft. Főn.; Farkas József főfelügy. 8. Szakoszt.; Galambos József főint. Szombathely Vasútig.; Gazda Imre főint. Jákó-Nagybajom áll.; Gimesi András m. főell. Füzesabony VIII. Vonalfelügy.; Gerla Gusztáv ell. Dunakeszi Jj. Ü.; Garami László főint. MÁV Szállítm. Iroda; Gál Lajos műsz. ell. Győr Pft. Főn.; Gaál Lajos műsz. főell. Kiskunhalas Vont. Főn.; Hoffmann József főell. Veszprémvarsány áll.; Hantó Ferenc felvigy. Veszprém-külső áll.; Hámos Gyula műsz. főint. Tapoca Pft. Főn.; Háklár Gyula felvigy. Zalaegerszeg Pft. Főn.; Horváth József mérn. főint. TBFF Pécs; Hella Ferenc főint. MÁV Szak- és Szerelőip. Főn.; Halas György főint. Miskolc Vasútig.; Hizsnyik János felügy. Miskolc Vasútig.; Halász Antal m. int. Szentes Ép. Főn.; Hidas János főell. Északi Jj. Ü.; Hegedüs László főint. Nyíregyháza áll.; Hegedüs Menyhért műsz. főint. Debrecen Déli Pft. Főn.; Habony Mária főint. 4. Szakoszt.; Hegedüs Sándor ell. Szolnok áll.; Janksi Józsefné főint. MÁV Jegyvnomda Főn.: Juhász István műsz. főell. Sárospatak Vont. Főn.; Józsa Károly mérn. főint. Szeged Vont Főn.; Juhász Sándor munkás MÁV Hámán Kató Szertánfőn.; Király István műsz. főint. Szombathely Vasútig.; Katona József műsz. főint. Zalaegerszeg Vont. Főn.; Konrád Jenő műsz. főint. Veszprém Pft. Főn.; Kovács Lajos főell. Bátaszék áll.; Kosár János műsz. főint. Pécs Vasút ig.; Kardos Sándor műsz. főint. Szerencs Vont. Főn.; Kertész Sándor főell. Sátoraljaújhely áll.; Körösi Gyula int. Szerencs; Katona István felvigy. Hódmezővásárhely áll.; Kardos István főell. Kecskemét áll.; Kovács Péter munkás Szolnok Szertárfőn.; Kovács Ilés segédell. BBFF Bp.; Kertész József ell. Székesfehérvár Pft. Főn.; Kanyó István műsz. főell. Hatvan Vont. Főn.; Kovács Miklós segédell. Gyöngyös MÁV Kitérőgyártó Ü.; Keresztes József főell. Székesfehérvár Jj. Ü.; Kövi József műsz. főint. MÁV Járműjav. Üzemszerv. Vontsz. szerv. és Techn. Iroda; Kóbiás István műsz. főint. Debrecen Vasútig.; Kis Simonka József int. Püspökladány áll.; Kise József műsz. főell. Nagykanizsa Vont. Főn.; Kovács János műsz. segédfelvigy. Pécs Vont. Főn.; Kálai Pál műsz. főint. Vasútl Főosz. Beruházási Felügy.; Lukács Miklósné felvigy. Miskolc Tiszai pu.; László Károly műsz. főell. Szeged Vont. főn.; dr. Lakatos Lajos titkár Szeged Vasútig.; Lepsényi Rezső főell. Bp. Kelenföld pu.; Lestyán György int. Debrecen Szertárfőn.; Lőrincz Sándor int. Záhony áll.; Lőrincz Dezső ac. főtiszt Debrecen Ép. Főn.; Lestyán Józsefné főint. Vasutas-szakszervezet Bp.; dr. Lővei Ferenc titkár MÁV Nyugd. hiv.; Lachmayer János műsz. főint. 19. Szakoszt.; Lovas Lajos műsz. felügy. Szeged Pft. Főn.; Marton Gyula műszell. Tapolca Vont. Főn.; Mag János főell. Center áll.; Mészáros Jolán segéd felvigy. Ujmiskolc Pft. Főn.; Megyik Ferenc mérn. főint. Szeged Vasútig.; Mándi Pál segédell. Bp. Ferencváros Vont. Főn.; Major András főell. Rákosrendező pu.; Macska István főint. Zagyvapálfalva áll.; Mátyás Lajosné ell. Szolnok Jj. Ü.; Máté Géza főell. Északi Jj. Ü.; Mohán Józsefné munkás Záhony áll.; Németh Dezső m. főint. TBFF Szombathely; Németh Laura főell. Sopron Vont. Főn.; Jeney Richárd főell. Almásfüzitő áll.; Nagy György műsz. int. TBFF Bp.; Nyeste István mérn. tan. Miskolci Jj. Ü.; dr. Nyíri Sándor titkár Pécs Vasútig.; Heidhőfer János felvigy. Vas. Főoszt. Titkárság; Nagy Vincze int. Kuskunfélegyháza áll.; Ocskai János műsz. ell. Sátoraljaújhely Pft. Főn.; Ördög Miklós műsz. főint. Bp. Vasútig.; Pörneczi Jenő mérn. főint. TBFF Szombathely; Pethő Gyula műsz. felvigy. Szombathely Vont. Főn.; dr. Párkányi Ferenc főtan. Pécs Vasútig.; Páter István ell. MÁV Közp. Felépítményvizsg. Főn.; Pándy Lajos főint. Miskolc Vasútig.; Pintér Ferenc műsz. főell. Komárom Vont. Főn.; Pinte Tibor főint. Cegléd áll.; Papp Miklós ell. Debreceni Jj. Ü.; Páskuly Béla műsz. ell. Záhony Vont. Főn.; Papp László főint. Debrecen Vasútig.; Papp Béla int. Vasutasok Szakszerv. Ter. Biz. Pécs; Páldi Gizella ell. Pécs Szertárfőn.; Kaksy Gyula műsz. főint. 7. Szakoszt.; Rusz János ell. MÁV Hídép. Főn.; Rábai János ell. Békéscsaba Vont. Főn.; Rátz László főell. Szombathely Jj. Ü.; Révész András segédell. Záhony áll.; Szigeti Ede felügy. MÁV Adatfeldolg. Főn.; Seregélyesi Benedek főell. Autótuvarozási Főn.; Szilassy László főell. Szombathely Pft. Főn.; Szentiványi Győző főell. Kaposvár áll.; Szerdel Henrik felvigy. Dombóvár áll.; Szamosi László főell. Füzesabony Szertárfőn.; Szécsi Ferenc főell. Sátoraljaújhely Pft. Főn.; Szoboszlai Józsefné segédell. Ózd áll.; Seres István főint. Miskolc Vasútig.; Szépvári Mihály főell. Békéscsaba áll.; Székelyhidi Lajos műsz. főint. Békéscsaba Pft. Főn.; Schmidt Ferenc főint. Hatvan áll.; Szentpéteri Jenő ell. MÁV Épületfennt. Főn. Bp.; Szentmihályi János mérn. főint. Nagyszentjános Kimle VIII. Vonalfelügy.; Szekeres Mihály műsz. int. Szolnok Pft. Főn.; Sieng József felvigy. Vác áll.; Simon András főell. Rákos Vont. Főn.; Siket Béla főint. Ipolytornóc áll.; özv. Sándor Lajosné segédmunkás Bp. Déli Műsz. Kocsiszolg. Főn.; Sipos János főell. Szolnok Jj. Ü.; Sebestyén Sándor műsz. főell. TBFF Debrecen; Soós Sándor műsz. főell. Debrecen Vont. Főn.; Szerényi György segédfelvigy. Fényeslitke áll.; Szénás Sándor segédfelvigy. Mátészalka áll.; Sipos Gábor főell. Debrecen áll.; Stevanyik Sándor ell. Nyíregyháza Pft. Főn.; dr. Szörényi István tan. Pécs Vasútig.; Szigethy Mátyás tan. Pécs Vasútig.; Szemők Béla tan. 3. Szakoszt.; Sztanó István int. MÁV Közp. Számviteli Főn.; Szita István műsz. főint. 7. Szakoszt.; Takács Erzsébet főell. Szombathely áll.; Tarján Károly főint. Pécs Vasútig.; Tasnádi Lajosné int. MÁV Szak- és Szerelőip. Főn.; Timár László műsz. főell. Kisterenye Vont. Főn.; Takács József műsz. főint. Miskolc Vasútig.; Tóth Ferenc műsz. főell. Bp. Terézvárosi Pft. Főn.; Teleki Lajos ell. MÁV TBFF Bp.; Tóth József főell. Debrecen Jj. Ü.; Takács István ell. Dunakeszi Jj. Ü.; Tóth Ferencné ell. Püspökladány Vont. Főn.; Tulik Károly mérn. főint. 6. Szakoszt.; Tircsi Elek felvigy. Mátészalka Pft. Főn.; Tándor János mérn. főint. 9. Szakoszt.; Várnai Győző műsz. főint. MÁV Anyagvizsg. Főn.; Vági Rudolf felvigy. Dunaújváros Pft. Főn.; Valek József segédfelvigy. Pécs Pft. Főn.; Vidéki István mérn. főint. Kecskemét Pft. Főn.; Vámos István főell. Bp. Vasútig.; Varga Dénes főell. Győr áll.; Vadasi Ferenc főell. Jobbparti BFF Bp.; Vászondi Gyula főell. Közp. Nyomtatványtár; Varga Kálmán főell. Landler Jenő Jj. Ü.; Végvári Lajos felügy. 11. Szakoszt.; Varga László főint. MÁVTRANS Szállítm. Iroda; Wiedemann Gyula főell. Jobbparti BFF Bp.; Zalán János segédfelvigy. Nagykanizsa áll.; Zsovár Vladimir felügy. Szombathely Vasútig.; dr. Garabon Sándor tan. 2. Szakoszt.; Kovács Károly felügy. Tiszaképző Int.: F. Sz. Kozák CCCP Csap állomásfőnök; Katona Béla őrnagy KKSzV; Nagy János rendőrsz. BM; Benczek János rendőrsz. BM; Döbör József csop. vez. Kelemen Kálmán kocsimester, Antal István fogas mozd. vez. Ózdi Kohászati Üzemek; Havasi Tibor mérn. főint. Zalaegerszeg Pft. Főn.; Lévai Lajos mérn. főint. Szombathely Vasútig.; Takács János Nyíregyháza áll.

A folyók már visszatértek

EGY ELŐMUNKÁS PORTRÉJA

REMÉNYI BÉLA, a mátészalkai VI-os pályamesteri szakasz előmunkása negyedik évtizede szolgálja a vasutat. Ez már önmagában is elég érdem lenne ahhoz, hogy megértsük, miért ismerik sokan a nevét, honállomásán túl is. *Mostanában azonban, amióta az árvíz tört a Szamosközre, Béla bácsiról — szakmai tudásáról, példamutató helytállásáról — Pesten is beszélnek.*

— Vele akarnak találkozni? — kérdezte érdeklődésünkre *Szegedi Nándor, a debreceni igazgatóság vezetője.* — Nem lesz könnyű megtalálni, mert embereivel hol itt, hol ott dolgozik, ahol éppen a legnagyobb szükség van rájuk.

Mátészalkán Kovács Mihály műszaki intéző, a VI-os szakasz kezelő pályamestere azt tanácsolja: ne menjünk már ki a nagyecsedi homokbányához, ahol *Reményiék egy új vágány bekötését végzik, mert — lassan esteledik — jönniök kell a teher-vágánygépkocsis anyagvonattal.* Várjuk meg inkább a lakásán itt Szalkán, a József Attila utcában.

Jó, hogy megfogadtuk a tanácsot. Később ugyanis kiderült, hogy — amint a pályamester sejtette — Reményi Béla megint „huszáros" vállalkozásba kezdett.

— Ó, hol voltunk mi már délután?! — legyintett kedélyesen, amikor hazaérkezett. — A bányánál hamar végeztünk a két C-kitérővel — magyarázta —, így hát bementünk a vonalról Nagyecsed állomásra, és kiraktunk az emberekkel negyvenöt vagon követ az AKÖV-nek. *Egy hete, hogy ott álltak ezek a kocsik kirakatlanul, sőt azelőtt meg majdnem két hétig Szalkán vesztegeltek, mert nincs elég rakodómunkás.*

A PÁLYAFENNTARTÁS DOLGOZÓI naponta 10—12 órát dolgoznak, néha annál is többet, ahogy a szükség kívánja az árvíz óta. Reményi Béla, aki rendes körülmények között „csak" Mátészalka állomás vágányhálózatára ügyel, jó néhányszor kapott már kiváló dolgozó kitüntetést. Az idén, április 4-re miniszteri dicséretben részesült. Az erről szóló okmánnyal együtt nagy becsben tartja a több évtizedes vasúti szolgálatát és a szakszervezeti mozgalomban eltöltött negyedszázados tagságát elismerő emléklapot is.

— Fiatal koromban fűszerkereskedőségéd voltam — meséli életútját. — Apám, aki távirdaműszerészként dolgozott, rábeszélt annak idején, hogy igyekezzem én is a vasúthoz bejutni. Biztosabb kenyér, szebb hivatás ez bármi másnál. Így lettem 1931-ben pályamunkás. *Hét év elteltével Szolnokra küldtek tanfolyamra, s nem sokkal később Mándokra helyeztek, az akkori IV-es szakaszra. Azóta előmunkás vagyok.* Mátészalkán 1948 óta teljesítek szolgálatot. Később megvettem ezt a dombot, és 1957-ben építettük rá a házat. Szeretek itt lakni...

Kovács Mihály pályamestertől hallottuk, hogy szaktudását, gazdag tapasztalatait gyakran igénybe veszik a felügyelete alá nem tartozó területeken is.

— Előfordul — szerénykedik Béla bácsi. — Az árvíz miatt éppen Nyírbátorból kellett visszajönnöm, ahol kirendelésben végeztünk vágányszabályozást alázúzalékolással. *Sajnos, kezdhetjük majd a mérést, szintezést ismét elölről, ha nemcsak a folyók, hanem a mi feladatunk is visszatérnek a régi medrükbe.* A naményi szakaszt szintén rendbe kellene hozni, de — hiába — eddig nem jutott rá idő.

Aztán az árvízre terelődik a szó.

— Május 14-én kaptuk a riasztást: „megbolondult" a Kraszna, a Szamos és a Túr. Azon nyomban egy emberként fogott össze a Kovács Gusztáv műszaki főintéző által vezetett pályamesteri főnökség valamennyi dolgozója. Szinte nincs is köztünk különbség: a főnök ugyanúgy ott van mindenütt, mint *Szili András vonalbiztos, Barabás Rezső vonalkezelő, a szomszédos szakaszok pályamesterei vagy a munkások, előmunkások közül Nagy András, Szabó István, Baráth Sándor, Tóth József, Balogh Lajos, Gajdos József és a többiek.*

EGYÜTT VÉDEKEZTÜNK és vettünk részt a mentésben, majd a három vasútvonal — a zajtai, a csengeri és a nagyecsedi pálya — helyreállításában. Azt hiszem, az itt látott tapasztalt példának is szerepe van abban, hogy a társadalmi munkára jelentkezett önkéntesek — debreceni, nyíregyházi és máshonnan jött vasutasok — hozzánk, gyakorlott és megedzett pályamunkásokhoz méltó teljesítményeket érnek el velünk együtt, a helyreállításban...

S ebből a munkából — a többi vasutassal együtt Reményi Béla is kiveszi részét!

Kovács József

UTASELLÁTÓ

MEGNYÍLT

a Közlekedési Múzeumban
(XIV. Városligeti krt. 11.).

„Az utasellátás 25 éve"

című kiállítás

●

Nyitva: hétfő és péntek kivételével naponta 10—18 óráig

●

Érdeklődőket szeretettel várja a RENDEZŐSÉG

UTASELLÁTÓ VÁLLALAT

Délutáni csúcsforgalom

Meleg percek a Nyugati pályaudvaron

— Jól megy neked, Jóska!

— *Miért?*

— Mert ilyen jó cipőben rúgod a port.

— *Mit tegyek? Nincs időm átöltözni, mert mindjárt bejár az 503-as* — válaszol társának a fiatal kocsirendező és máris szalad, fején elnyúlt vasutassapkában, kezében jelzőzászlóval a csarnok III. vágánya felé, ahová éppen bejár a *Mamaia-expressz.*

A kocsik egyrésze a román tengerpartról, más része Bukarestből érkezik, majd másik géppel és szakasszal, új vonatként megy tovább Prágába.

Minden vágány foglalt

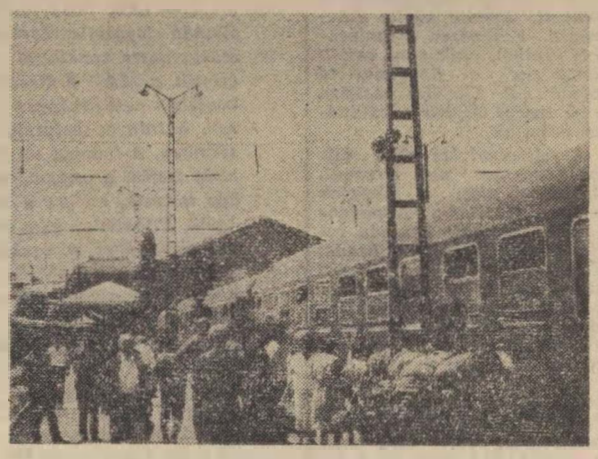
Érdekes és ügyes forduló: *egy étkező, egy háló és négy személykocsi létesít összeköttetést a román tengerpart és Budapest között.* A vonat másik része — hat kocsi — csak Budapestig közlekedik és másnap délelőtt az ellenvonattal fordul vissza, főleg Mamaiába és Mangáliába tartó utasokkal.

Meleg percek ezek. Minden vágány foglalt. Egyiken induló, a másikon érkező vonat áll. Nagy a mozgás a debreceni és a szegedi gyorsvonatok mellett. De indulásra kész a nyíregyházi személyvonat is. *Dobos Géza* vonatmenesztő forgalmista és *Lelkes László* tőfelügyelő, indulási ügyeletes, fején vörös sapkával, kezében menesztőtárcsával munkára készen várják a kijárati jelzők villanását.

Az állomásfőnök, *Szeibert István* az [illegible] és *Nord Orient expressz* érkezését várja. Ennél a vonatnál ajánlatos az óvatosság, mert hosszú a szerelvény. *Palla Béla* helyettes főnök és *Bozóki János* térfőnök is ott állnak az I-es torony árnyékában és bűvölik, számolgatják az érkező kocsikat. A Nord Orient *Várnát*, a bolgár tengert köti össze *Budapesttel, Prágával és Varsóval.*

Újvárosi József kocsimester irányításával tartalékmozdony jár rá a vonat végére, hogy onnan a Várna—Budapest—Várna kocsikat levegye és a Várna—Prága—Varsó kocsikat pedig rátolja a D-vágányon álló, Budapestről Varsóba induló vonatrészre.

Mint egy óriáskígyó, olyan hosszú a vonat. Nem sok az öröme azoknak, akik az első kocsikban utaznak. Az *Élmunkás hídon* túl, olajos kövek között jutnak el a vonat elejéhez.



Vonatra várakozó utasok a Nyugati pályaudvaron. (Gergely József felvétele.)

tos, magasra tartva kalapácsát jelzi, hogy készen van a fékpróba. A toronyban csattognak a váltók. *Gárdos Vilmos* fiatal rendelkező forgalmi szolgálattevő kezeli a biztosítóberendezést, elfordítja a kijárati és bejárati jelzők bűvös vörös gombjait és *szabad az út, indulhat a Nord-Orient.*

A hosszú szerelvény még el sem hagyta a pályaudvart, amikor nagy csattogással bejárt a *Balt-Orient*, a Berlin—Prága—Budapest—Bukarest gyorsvonat.

Az érkező nemzetközi vonatok mellett hömpölyög az utasáradat. A hordárok magasra rakott targoncákon tolják ki a csomagokat a taxiállomás felé.

Munkában a tartalék

Ismét munkában a tartalékmozdony. A helyből induló kocsikat tolja a vonat végére, majd a *Favorit-expressz* szerelvénye gurul be a csarnok alá. Vidám német nótaszó tölti be a pályaudvar üvegcsarnokát.

A derű borúval keveredik. A Bukarestbe induló gyorsvonat — elzárva mindent — keresztben megáll. *Meghúzták a vészféket.* Pillanatok alatt ott teremnek a lakatosok és a jegyvizsgálók. Fiatal férfi és nő kényelmesen lépeget le az egyik kocsiból. Ők a tettesek. Fent felejtették magukat.

Máris kísérik őket az érkezési ügyeletre, ahol nagyon drágán fizetik meg feledékenységüket.

Nehogy üres pillanatok legyenek, ismét szól a hangszóró:

— *A III. vágány mellett kérjük vigyázni, a vágányra szerelvényt tolnak.*

Egymás után indulnak a személyvonatok Szolnokra, Cegléd re, Monorra, Esztergomba, Vácra, Szobra.

Alig múlt el két óra, s *Budapest-Nyugati pályaudvarról* ország- és *Európa-szerte* indultak vonatok, sok ezer utassal, akik talán az utazás izgalma mellett nem is gondolnak arra, hogy egy vonatbetolás, összeállítás, egy-egy vonat részére biztosított be- és kihaladás a nagy hőségben mennyi gondot és milyen nagy felelősséget jelent a vasutasoknak.

Gergely József

Adósság nélkül...

Sikeres félévet zárt Sopron Déli pályaudvar

Az utóbbi három évben két alkalommal nyerte el az „Élüzem" kitüntetést *Sopron Déli pályaudvar.* Ez önmagában is örvendetes tény, hiszen hazánk nyugati határán jelentős szerepet tölt be ez a szolgálati hely.

— *Frekventált helyen dolgozunk...* — mondta a pályaudvar munkáját bemutatva *Kőhalmi Aladár* főintéző, állomásfőnök. Találóan fogalmazott, hiszen a pályaudvar jelentős forgalmat bonyolít le. *MÁV-ÖBB közös határállomás és munkája szorosan kapcsolódik a GYSEV-hez is. Különös jelentőséget ad a szolgálati helynek, hogy a magyar vámhatárállomás szerepét is betölti.* Az már szinte csak „ráadás", hogy Sopron fejlődő iparának központjában dolgoznak. Évről évre több feladatot jelent a növekvő iparvágány-hálózat kiszolgálása. A szállítófelekkel fenntartott kapcsolataikat illetően itt fokozottan jelentkezik a verseny igénye, hiszen Sopron abban a sajátos helyzetben van, hogy itt nemcsak a MÁV fogadja a fuvaroztatókat...

A tervezettnél többet szállítottak

A mindinkább mutatkozó nehézségek ellenére eddig jól megálltak a helyüket a munkában Sopron Déli pályaudvar dolgozói. *Katona József* főintéző, kereskedelmi állomásfőnök-helyettes, aki társadalmi munkában a szakszervezeti bizottság titkári teendőit is ellátja, így beszélt erről:

— *Az első félévet is jó eredménnyel zártuk. A tervezettnél 3150 tonnával több árut raktunk be a pályaudvar rendes kezelési helyén és az iparvágányokon.* Nagy szó ez nálunk, mert két faipari üzem és több textilgyár tartozik a fuvaroztatóink közé. Rendszerint már 3—4 tonnányi termékükkel megtelik egy kocsink.

Ilyen körülmények között feltétlenül elismerést érdemel az általuk elért 100,49 százalékos első félévi kocsikihasználás. A partnerekkel, az ÖBB és a GYSEV dolgozóival egyaránt fenntartott jó kapcsolatokat tükrözi a kocsitartózkodási előirányzat 100 százalékos teljesítése.

Osztatlan örömet keltett a soproniaknál, hogy július 1-től „előléptették" szolgálati helyüket: *a II/A csoportba nyertek besorolást.* Többek között ez azzal jár együtt, hogy 16 forintról 20 forintra növekedett az itt dolgozók éjszakai pótlékja.

Ösztönzőbb bérezést

— *Néhány hónapja önálló bértömeggazdálkodást folytató szolgálati hely a miénk. A létszámhiány következtében eddig 35 ezer forintos bérmegtakarításunk halmozódott fel* — jegyezte meg az állomásfőnök. — *Az átsorolás kapcsán remélhetőleg arra is módot kapunk, hogy megtakarításaink egy részét bérfejlesztésre használhassuk fel.*

S hogy ez mennyire időszerű lenne, arról — szb. titkári minőségben — Katona Józsefnek volt néhány megjegyzése.

— Nagyon kedvező hatásuk volt a szolgálati helyükön eddig végrehajtott bérjavításoknak. Ez munkánk eredményeiben is tükröződik. Csakhogy a béreket illetően még további tennivalók jelentkeznek nálunk. *Nem volna helyes például megfeledkezni a vámközvetítőkről, azokról a 25—30 éves szolgálati idővel rendelkező és kitűnő szakképzettségű vasutasainkról, akik szállítmányozási irodánkon végeznek rendkívül felelősségteljes munkát 1300—1350 forintos munkaköri bérrel. Anyagi ösztönzésüket nem tartjuk kielégítőnek azzal, hogy negyedévenként 2—300 forintos prémiumot kapnak az állomás keretéből.* Azután itt vannak a málházók, a kapusok, akiknél a munkaköri bér még mindig nem éri el az ezer forintot. *Váltótisztítót nem is kapunk,* mert a fizethető munkaköri bér igazán nem vonzó kereseti lehetőség. Így a váltótisztítás mulaszthatatlan feladatai is a váltókezelőkre, kocsirendezőkre hárulnak.

Sopron Déli pályaudvaron más okból is fokozott jelentősége van a dolgozók kellő anyagi érdekeltségének. Létszámhiányuk jelenleg 12 százalékos, és az utánpótlás csak jobb kereseti lehetőségek mellett volna biztosítható. Szinte elkerülhetetlen, hogy lépést ne tartsanak a „szomszédvár", a GYSEV állomásával.

A munkában nincs lemaradás

Azért is időszerű ez, mert a munkában nincs elmaradás. A szolgálati hely három szocialista brigádja egymással versengve ér el jobbnál jobb teljesítményeket. Júniusban a *Kozó Imre* intéző, forgalmi szolgálattevő által vezetett *Petőfi brigád* került az élre a kocsitartózkodási előirányzat 123,8 százalékos teljesítésével. Kifogástalan menetrendszerűséget biztosítottak és a berakási tervet 110,9 százalékra teljesítették. Érdemes megjegyezni, hogy mindkét versenytársuk, a *Széchenyi* és a *Kossuth* szocialista brigád eredményei is olyanok, hogy méltán tekinthetők a bronzkoszorús jelvény várományosának.

Régóta vajúdó szociális probléma a pályaudvaron, hogy nincsenek [illegible]elő mosdóik. A másik panasz — bár ilyenkor, nyáron nem nagyon emlegetik — az, hogy *a málházók, akik szolgálatuk java idejét télen is a szabadban teljesítik, nem kapnak csizmát.* Mindeddig a szakszám mechanikus alkalmazása gátolta reális kérésük teljesítését. Ezúttal talán időben szólunk az illetékeseknek...

Z. S.

Szentlőrinc szocialista szolgálati hely

Az elmúlt évben végzett eredményes munkánk alapján állomásunk elnyerte a szocialista szolgálati hely címet. Az állomás négy szocialista brigádja zöld-, bronz- és ezüstkoszorús kitüntetést kapott. A X. pártkongresszus tiszteletére külön verseny indult és jelenleg is élüzem szinten dolgozunk. A jó szellemű kollektívák a munka mellett közös összejöveteleket, kirándulásokat is gyakran szerveznek. A *Zalka Máté* szocialista brigád például *Gál János* intéző vezetésével a közelmúltban jól sikerült balatoni kiránduláson vett részt. Közkedveltek a zenés rendezvények is, ahol a vasutasokon és családtagjaikon kívül a község lakói is megjelennek.

Kalauz János
Szentlőrinc

Köszönő sorok

Ezúton köszönöm meg a MÁV Kórház XI. osztály II. belgyógyászat orvosainak és ápolószemélyzetének a velem kapcsolatos 4 heti gondos, áldozatkész, fáradtságos munkájukat Mindvégig éreztem, hogy melegszívű emberek segítik felépülésemet, gyógyulásomat.

Özv. Kincses Gáborné,
Bp., XIII., Mauthner S. u. 139.

Szabad az út

A vizsgáló lakatosok, *Bujáki László* műszaki kocsimester irányítása mellett serénykednek az induló nemzetközi vonat meliett. Közben *a debreceni gyorsvonat M 62-es Diesel-mozdonya, szinte kirepíti a vonatot az állomásból,* melyet percek múltán követ a szegedi gyors és a nyíregyházi személy.

Osztos György vizsgálólakatos

Sok a visszautasított kocsi

Curtici határállomáson 1969-ben 4684 teherkocsit utasított vissza a CFR — a román vasút. — *Ebből 1428 kocsit rakományigazítás miatt, 943-at különböző kereskedelmi, azaz adminisztratív jellegű okokból, 130 kocsit műszaki hiányosságok miatt.* Sajnos, ez évben sem javult a helyzet. Rakományigazítás miatt eddig 721, kereskedelmi okból 285, átrakás miatt 103, helytelen útirány miatt 339, mosás miatt 70, számadáshiányosság miatt pedig 156 kocsit utasítottak vissza.

Pacz József
Curtici

A vasút hozzánőtt az életéhez

Negyven éves vasúti szolgálatát és harminc éves házassági évfordulóját ünnepelte nemrég Lassú Imre, salgótarjáni pályamester. E ritka családi ünnepségen megjelent Kerepesi Pál, a hatvan-salgótarjáni pályafenntartási főnökség vezetője, Solymosi Rudolf, a vasutasszakszervezet budapesti területi bizottságának titkárhelyettese, s részt vettek az ünnepségen Salgótarján állomás gazdasági és mozgalmi vezetői is. A munkatársak nevében Kerepesi Pál köszöntötte az 56 éves vasutast, aki szinte gyermekfejjel, 16 éves korában jegyezte el magát a vasúttal.

Haja hófehér, arca, sima, nyugodt. Mondatai szépen fogalmazottak. Ahogy beszél, érezni szavain, hogy gondolata messzebb kalandozik. A vasútról, az elmúlt 40 évről, életéről beszél, *a vasútról, amely hozzánőtt az életéhez.*

Gyermek volt még, vékony kis emberke, amikor édesapja, az egykori MÁV előmunkás, 1930. július 23-án a vasúthoz vitte. Így volt ez már szokás a Lassú családban —, mert az elődök is vasutasok voltak —, s így volt szokás Karácsondon is, ahol a kilencgyermekes család lakott.

Karácsondról Budapestre

— *Budapest-Dunavart teherpályaudvarra kerültem fűtőnek* - emlékezik vissza a négy évtized előtti napokra Lassú Imre. — *Később a ferencvárosi osztálymérnökséghez helyeztek, mint kisegítő segéderőt. Nagyon meg kellett dolgozni azért a néhány pengő bérért.* Nemcsak a munka volt fárasztó —, ugyanis legtöbbször éjszaka végeztem a munkát, mert ha látogató jött az osztálymérnökségre, akkor nekem el kellett hagyni az irodát —, hanem az utazgatás is. *Karácsondról jártam be.* Nyáron a meleg, télen pedig a hideg, a fűtetlen kocsik tették próbára türelmemet, akaraterőmet. *Lázitani, félvállról venni nem volt szabad semmit, mert az ember könnyen az utcán találta magát. Nekem pedig dolgoznom kellett. A családban szükség volt az én keresetemre is.* Alig két év letelte után — közben elvégeztem az előmunkás tanfolyamot — a kelenföldi osztálymérnökség kelenföldi pályamesteri szakaszára kerültem, majd 1940-ben Komárom Déli pályaudvarra helyeztek szakaszkezelő pályamesternek. Egy évvel később ismét költözködnöm kellett. Szolgálati érdekből, 1941. novemberében a hatvan—salgótarjáni osztálymérnökség nagybátonyi pályamesteri szakaszára helyeztek szakaszkezelő pályamesternek. *Immár három évtizede, hogy ezen a vidéken, a heves-nógrádi tájakon élek.* Úgy ismerem ezt a környéket, mint a tenyeremet.

„Vigyázz magadra kisfiam"

Amikor a beszélgetésben idáig ért, egy kis szünetet tartott, majd talán még közvetlenebb, még egyszerűbb hangon ismét megszólalt:

— *A vasútról, az eddigi életemről napokig tudnék beszélni. Nemcsak azért, mert viszontagságos, eseménydús életet éltem, hanem azért is, mert hivatásomnak érzem ezt a munkát, s a hivatásáról az ember szívesen beszél.*

— Mire emlékszik vissza az életéből a legszívesebben?

— *A legszívesebben édesanyámra emlékszem, kedves simogatására, ahogy hétfőn hajnalban —, mert Karácsondról mindig kora hajnalban indultam el, hogy reggelre Pesten legyek — utamra engedett. Vigyázz magadra kisfiam, s fogadj szót a pályamester úrnak! Légy engedékeny és türelmes, mert ne feledd, a te keresetedre is szükség van* — mondta, aztán megcsókolt, kezembe adta a kis batyut a hazaival, s én futólépésben siettem az állomásra. Kedves, jóságos arca mindig előttem van, s valahányszor a fiatal éveimre gondolok, *ő jut eszembe, az*



édesanyám, aki 9 gyermeket nevelt, közöttük 8 lányt. Ezt az emléket semmi sem homályosíthatja el, még azok a cudar évek sem, amikor hideg fülkében, vacogva utaztam Pestre, s amikor éjszakákon át dolgoztam.

Tudta, hol a helye

A múlt sok mindent szépít, négy évtized távlatából sok mindent másképp lát az ember. Így van mindezzel *Lassú Imre is, akit az élet megtanított a fegyelemre, a munkára, de leginkább a vasút szeretetére, a mások és a maga munkájának tiszteletére.* Az elmúlt évek, pontosabban évtizedek alatt állandóan képezte magát mert többre vágyott, mindig többet akart tudni. Még a hadifogságban sem „nyugodott". *Távol a hazájától, szovjet földön, antifasiszta iskolát végzett, hogy majd hazatérve másokat oktasson.* Fiatal korában soha nem politizált, de a szovjet fogságban, egy esztelen háború borzalmaival a lelkében tudta, hol a helye. 1948. novemberében került haza, s bár őt a honvédséghez helyezték, mégis *a vasúthoz kérte magát.* Így került ismét vissza a nógrádi hegyek közé. A vasutat építette, s közben ismét tanult. *1951-ben elvégezte az oktatótiszti, majd 1956—58-ban a műszaki tiszti levelező tanfolyamot.*

Lassú Imre élete összenőtt a vasúttal. De nemcsak az övé, hanem családjáé is. *Lánytestvérei valamennyien vasutashoz mentek feleségül.* Két gyermeke, leánya és fia azonban már nem követték apjuk példáját. Leánya pedagógus, fia pedig gépésztechnikus.

Négy évtized! Milyen kevésnek tűnik a történelem rohanó éveinek sodrában, s mégis milyen sok, amikor küzdeni, dolgozni kell a máért, s a jövőért. A nyugdíjig, a pihenésig még négy éve van hátra, de ő az őszhajú vasutas nem gondol erre. Dolgozni, alkotni akar, jobbá, szebbé tenni a vasútat. Mert kívánhat-e mást az, aki egész életében csak a vasútnak élt.

Szerényi József

Figyelmeztető statisztika

Az első félévben romlott a baleseti helyzet

A MÁV-nál és a szakszervezetünkhöz tartozó vállalatok — GYSEV, Fatelítő és Utasellátó Vállalat — többségénél az első félévi összesített statisztika tényszámai minden fontos baleseti mutató tekintetében kedvezőtlen helyzetképet mutatnak. Különösen feltűnő a súlyos balesetek alakulása a múlt év hasonló időszakához viszonyítva. *A halálos balesetek 11-gyel, a csonkulásos balesetek 2-vel, a kiesett munkanapok száma 2666-tal emelkedett.* Emiatt alig vehető figyelembe, hogy az összbalesetek száma mintegy 2 százalékkal csökkent. Az egy sérültre eső kiesett munkanapok száma viszont 32,2 napra emelkedett.

Figyelmet érdemel, hogy a súlyos — halálos és csonkulásos — balesetek száma a második negyedévben mutat növekedést mind a MÁV, mind a GYSEV területén. Ennek különösebb magyarázata nincs. Hiszen a rendkívüli zord telet egy kedvező, lényegesen jobb munkakörülményeket biztosító tavasz követte.

Vezet a vontatás

Az értékelt időszakban a vontatási szolgálatnál, *háromszorosára nőtt a halálos, egygyel a csonkulásos balesetek, s 583-mal több a kiesett munkanapok száma.* Az egy sérültre jutó átlagos gyógyulási idő közel 3,5 nappal emelkedett.

A 9 halálos balesetet szenvedett között *6 mozdonyvezető, illetve fűtői beosztású dolgozó volt.* Áramütés, összenyomás, robbanás okozta a többségükben meglett életkorú és hosszú szolgálati idővel rendelkező dolgozók halálát. Jólismert, közvetlen veszélyek ezek. A nagyfeszültségű villamoshálózat, szűk nyílású kocsisorok nem nélkülözhetik a józan szolgálatellátást, a megfontolt, átgondolt cselekvést, magatartást, az igényes és a hibákkal szembeni könyörtelen fellépést.

A vontatási szakszolgálatnál 1970 első félévben 2-vel több halálos baleset történt, mint 1969-ben egész évben! Sajnos az utóbbi időben mind gyakoribb az olyan mulasztás is, amely jelentősen hozzájárult más szakszolgálati ágak dolgozóinak halálos vagy csonkulásos balesetéhez. *Ilyenek a figyelési, jelzésadási kötelezettség elmulasztása.* E megállapítást alátámasztja az a tény is, hogy a járművek általi elütéseket a vallomások szerint a mozdonyvezetők fényes nappal sem látják.

Kedvezőtlenül alakult a forgalmi és kereskedelmi szakszolgálat baleseti helyzete, mely néhány vonatkozásban *az országos átlagnál is rosszabb.* A csonkulásos baleseteknél féléves viszonylatban van némi csökkenés, ugyanakkor *a halálos balesetek száma közel 50 százalékkal több mint a múlt év hasonló időszakában volt.* Ennek következménye, hogy az egy sérültre eső átlagos gyógyulási idő közel 7 nappal magasabb — 41,6 nap — az országos átlagnál.

A szakszolgálat baleseti helyzete általában stagnál. A csonkulásos balesetek száma mindkét szakszolgálatnál eggyel több.

A vasútigazgatóságok közül *a budapesti igazgatóságnál* a csonkulásos balesetek száma változatlan, egyéb vonatkozásban emelkedés tapasztalható. *A halálos balesetek 4-ről 9-re, több mint kétszeresére, a kiesett munkanapok száma pedig több mint 3000-rel növekedett.* Ez utóbbi következtében az egy sérültre eső gyógyulási napok száma 4 nappal emelkedett. A halálos balesetek száma a II. osztály területén 1-ről 4-re emelkedett. A balesetek többségét a szükséges felügyelet, kellő körültekintés hiánya, lazaság idézte elő.

A *pécsi igazgatóságnál* a csonkulásos balesetek száma csökkent, de a halálos balesetek száma *2-ről 6-ra, emelkedett.* Az egy sérültre eső gyógyulási napok száma *rendkívül magas, 50,2 nap.* A halálos balesetek nagymértékű növekedése a III. és IV. osztály szolgálati helyein következtek be.

A *szombathelyi igazgatóság* baleseti helyzete is kedvezőtlenül alakult. Csupán a csonkulásos baleseteknél van csökkenés, minden egyéb tekintetben növekedés tapasztalható. A halálos balesetek közel kétszeresére emelkedtek.

A *debreceni igazgatóságnál* — ellentétben a többi igazgatósággal — a csonkulásos balesetek jelentős növekedése a jellemző, de az összbalesetek és a munkanapkiesések vonatkozásában is emelkedés tapasztalható. Ez évben előfordult *két halálos baleset szolgálatközbeni leittasodás következménye volt,* mindkettő a forgalmi szakszolgálatot terheli.

A *miskolci igazgatóság* baleseti helyzete általában csökkenő tendenciát mutat, azonban a csonkulásos balesetek száma ott is emelkedett. Az igazgatóságnál használt, hogy levonták a múlt év kedvezőtlen baleseti helyzetének tapasztalatait, s intézkedtek hasonló esetek megelőzésére.

Ok: a szabályok megsértése

A *szegedi igazgatóságnál* az előfordult balesetek száma csökkenést mutat. Halálos baleset mindössze egy volt. A kiesett munkanapok száma és ebből eredően az átlagos gyógyulási idő azonban jelentékeny mértékben emelkedett.

Az előfordult balesetek körülményeinek vizsgálati tapasztalatai azt bizonyítják, hogy a balesetek bekövetkezésénél, vezetők és beosztottak sorozatosan *alapvető szakmai biztonságtechnikai előírásokat szegtek meg.* Továbbra is általános problémaként tapasztalható a *Vasúti Mukavédelmi Szabályzat* munkahelyi függelékének hiánya, illetve a meglevő függelékekben foglalt szabályok elégtelensége.

Berta István
a munkavédelmi felügyelőség vezetője

Muki nyomában

Hangja éjjel nappal hallatszott, füstje messze szállt. Sípja betöltötte a Kertváros és az Öreghegy vonulatát. Az emberek szerették, pedig de sok bánatot okozott. Evente szedte áldozatait. Különösen a motorosok sorából, akik nem vették komolyan a figyelmeztető sípszót. A Gödöllő végében levő szadai átjáró sokat tudna beszélni.

A felszabadulás előtt villanyvontatású volt a vonal. A háború alatt a németek teljesen feldúlták. Negyvenötben a szovjet katonák segítségével Gödöllő, Szada, Veresegyház és Fót község lakói építették újjá. Ettől kezdve már csak gőzvontatással közlekedtek a vonatok, általában 375 sorozatú gépek vontatták a négy személykocsit. Utasa mindig volt bőven. A felmérések mégis azt bizonyították, nem gazdaságos, ezért meg kell szüntetni. Sok harc folyt érte. Sokakban felidéződtek az emlékek, amikor még a gödöllői Blaha fürdő környéke azért lett üdülőtelep, mert a vasút ott ment el.

A muki — így becézik a 375-ös gépeket — lassúvá vált és nem gazdaságos ma már — hangzott az ítélet. Az érzelgés ideje eljárt, cél a gyors, kulturált és gazdaságos közlekedés bevezetése. Ennek jegyében ült össze az a népes bizottság, amely június 30-án délután megtöltötte Gödöllő MÁV állomás ünnepi díszbe öltöztetett kultúrtermét. A város párt- és tanácsi vezetői mellett ott voltak az Autóközlekedési Tröszt, valamint a MÁV képviselői. Kölcsönös megemlékezések, üdvözlések hangzottak el, majd a pohárköszöntő után a bizottság külön buszba szállva beutazta az útvonalat.

Csiba József

A vasútőrökre is vonatkozik a Kollektív Szerződés

„Az állomásunkon szolgálatot teljesítő 30 vagyonőrnél — akik 12/24 fordulós szolgálatot teljesítenek — állandó elégedetlenséget vált ki, hogy őket a munkaidőcsökkentésre vonatkozó intézkedések egyáltalán nem érintik, a MÁV Kollektív Szerződés rájuk ilyen vonatkozásban nem érvényes. Kifogásolják, hogy mint vasutasok, hátrányos helyzetben vannak a többi dolgozóval szemben. A katonai szállítási osztálytól kapott tájékoztatás szerint a vagyonőrség a katonai szállítási osztályhoz tartozik, melyre a Kollektív Szerződés nem vonatkozik. Érthetetlen ez a körülmény, annál is inkább, mivel fizetésüket a vasúttól kapják, munkakönyvük itt van, az állomásfőnökség hatáskörébe tartoznak, ugyanakkor a munkaidőcsökkentés szempontjából ezt figyelmen kívül hagyják...” (Idézet Záhony állomás szakszervezeti bizottságának májusi információs jelentéséből.)

„A kollektív szerződés hatálya kiterjed — a költségvetésből gazdálkodó intézmények kivételével — valamennyi államvasúti szervre.” (MÁV Kollektív Szerződés 1.§.) Ezzel az idézett rendelkezéssel talán sikerül a választ adó szervek tájékozottságát elősegíteni.

A végrehajtó szolgálatnál — Záhony állomáson is — foglalkoztatott dolgozók munkaidejét a kollektív szerződés módosítása előtt egy hónappal, márciusban meghatározta a *Hivatalos Lap 1970. évi 9. számában közölt 103 594/1970. I. D. sz. miniszterhelyettesi utasítás, majd 1970. április 1-től a kollektív szerződés módosított 23. §-ának (2) bekezdése.* Az előbbi rendelkezés szerint a fővonali szolgálati helyek március havi munkaidejét 208 órában állapították meg, a kollektív szerződés 23. § (2) bekezdés szerint pedig az április 1. és december 31. közötti időre 1888 órát lehet felosztani, negyedévi bontással úgy, hogy egy negyedévben sem lehet hosszabb a munkaidő, mint 690 óra. Záhony állomás fővonalon fekvő szolgálati hely. *A munkaidőt tehát március 1-től kezdődően Záhony állomásra is megállapította a hivatkozott miniszterhelyettesi rendelkezés, majd a kollektív szerződés rendelkezése.* Az igazgatóság viszont lehetőséget kapott arra, hogy a területi bizottsággal egyetértésben az 1888 órából esetleg már a II. negyedévre is magasabb munkaidőt állapítson meg, mint amennyi a negyedév munkanapjainak 8 órával való szorzata.

A szakszervezeti bizottság jelentéséből ítélve úgy tűnik, hogy az igazgatóság nem élt a kollektív szerződésben biztosított lehetőséggel, így — szabályozásuk nélkül — nem lett egyenlőtlenül megállapítva Záhony állomás vasútőreinek második negyedévi munkaideje. Igazgatósági szintű előzetes szabályozás hiányában pedig a munkanapszor 8 óra — azaz 3x26x8 = 78x8 = = 624 óra — a második negyedévi munkaidő.

A munkaidőn túl végzett munka a vasútőrség dolgozóinál is túlmunka. Amennyiben tehát az érintett dolgozók munkaidejüknél többet dolgoztak március havi és a II. negyedévi munkaidőn túl végzett munkájukat ki kell fizetni. *Erre kötelezi a munkáltatót a kollektív szerződés módosított 29. §. 2/a. pontja.* Ugyanis a március havi túlmunkát szabadidővel csak márciusban lehetett volna megváltani, a második negyedévben felmerült túlmunka szabadidővel való megváltására pedig csak a negyedév végéig volt lehetőség, a kollektív szerződés módosított 28. §. 1/b. pontja szerint.

Tekintve, hogy Záhony állomás vasútőrsége és dolgozói nem tekinthetők költségvetésből gazdálkodó intézménynek, ügyük rendezésére a kollektív szerződés rendelkezéseit kell alkalmazni.

Jogfolytonosság a szocialista brigádmozgalomban

A szocialista brigádok erkölcsi—anyagi elismerésére vonatkozó határozat megjelenése óta számtalan félreértés és téves nézet tapasztalható a szocialista cím, illetve a korábban elnyert elismerések jogfolytonosságával.

A mozgalom további fejlődése érdekében szükséges egyértelmű, tiszta helyzetet teremteni e kérdés értelmezésében.

Milyen esetekben merülhet fel a jogfolytonosság kérdése? Ha például egy nyolcszoros szocialista brigád nem teljesíti a kötelezettségvállalását és nem kapja meg kilencedszer a szocialista címet, az addig elnyert elismeréseket megtarthatják. *Ha okulnak saját hibájukból és a következő évben újra elnyerik tevékenységük alapján a szocialista címet, ettől számítva két év múlva bármilyen elismerést kaphatnak.* Nem kell tehát újra kezdeni és nem lehet semmisnek tekinteni az előző évek alatt szerzett érdemeket és a kitüntetésekhez való további jogosultságra ezt figyelembe kell venni.

Előfordulhat olyan eset is, amikor a személyi változások miatt a szocialista brigád tagjai kicserélődnek és az alapítók közül csak két-három személy marad a brigádban. Ezt a brigádot is méltán illeti meg a jogfolytonosság. A határozat ugyanis kimondja: *a brigádok az esetben is felterjeszthetők elismerésre, illetve kitüntetésre, ha az évek során személyi állományuk megváltozik, de tevékenységük alapján méltóak az elismerésre.* Következtetésként a fent említett brigádot úgy kell elbírálni, mint amelyik folyamatosan vesz részt a mozgalomban.

Az egyre gyorsabban és jobban korszerűsödő vasútüzemnél a fejlődés új, korszerű üzemirányítást és üzemszervezést követel meg. *Az újrendszerű üzemirányítás bevezetése főleg a vontatási és forgalmi szakszolgálatnál indokolttá teszi, hogy a brigádok alkalmazkodjanak az új körülményekhez.* Így gyakran szükségessé válik, hogy a több éve együtt dolgozó — főleg utazó — szocialista brigádokat ketté kell választani. Az a brigád kollektíva, ahová a brigádvezető kerül, megtarthatja régi címét és a jogfolytonosságot is. De mi legyen a brigád *másik részével? Az igaz,* hogy a brigádnak új nevet kell felvenni —, de ennek alapján nem szabad kezdő brigádként tekinteni őket — hanem a korábbi siker, a kivívott hírnév és köztisztelet új eredményre, a követelményekkel való lépéstartásra kell ösztönözze a brigádot. Ha a fentieknek megfelelően dolgoznak, méltán megilleti őket a jogfolytonosság.

Hogyan értelmezzük a brigádok tagjainak adományozott személyi elismerések jogfolytonosságát?

Ez a leggyakrabban akkor merül fel, ha a brigádtag elkerül a kollektívából. A munkahelyváltoztatás esetén az illető brigádtag jogosult viselni az eddig szerzett elismeréseit, kitüntetéseit az új brigádban, az új munkahelyén. Ez a „szabály” nem ellentétes a törzsgárda megszilárdítására irányuló törekvésekkel. *A brigádtagok elismerésének további érvényessége, jogfolytonossága csak olyan esetekre vonatkozik, amikor a munkahelyváltoztatás a vasútüzem érdeke, vagy a brigádtag érdekei szempontjából kellően indokolt.* Nem vonatkozik és nem is vonatkozhat ez a „vándormadarakra”, akik nem a hármas jelszó értelmében tevékenykednek, ilyeneknek ne is adjon szocialista címet az adott szolgálati hely kollektívája.

Több esetben felvetődött: mi van akkor, ha egy aranyjelvényes brigádtag olyan kollektívába kerül, ahol éppen a brigád ezüstérmet kapott? Milyen fokozatot kap az újonnan odakerült személy; *A határozatból adódóan a válasz kézenfekvő: olyan fokozatot, amilyent a brigád kapott, ez esetben ezüst jelvényt.* Ez abból adódik, hogy bármilyen elismerésről vagy kitüntetésről legyen is szó, azt a brigád kapja. A brigádtagok személyi kitüntetése tehát függvénye a kollektíva kitüntetési fokozatának.

Molnár László

Öt halálos baleset az űrszelvényben

A forgalmi és kereskedelmi szakszolgálatnál előfordult 11 halálos baleset közül 5 saját, illetve más vonat űrszelvényében, annak késői elhagyása miatt történt. *Kocsirendezők, váltőőrök, vonatvezetők vesztették így életüket.* Három halálos baleset történt vonatból való kiesés, illetve leesés miatt. Homlokajtó kinyílás, valamint az ütközők közé egyenes testtartással történt belépés következtében egy-egy halálos baleset következett be. Hasonló okokra vezethető 2 tolatásvezető, 1 vonatvezető, 3 kocsirendező, 2 vonatfékező, 1 raktári munkás csonkulásos balesete is.

Az építési és pályafenntartási, valamint a járműjavító

A tábla az oka...

Az állomáson verekedés volt. Egy várakozó utas többször megütött egy másik, ugyancsak vonatra várakozót. Rendőrségi, majd bírósági ügy lett a dologból.

A bíró szavai keményen, szigorúan pattogtak:

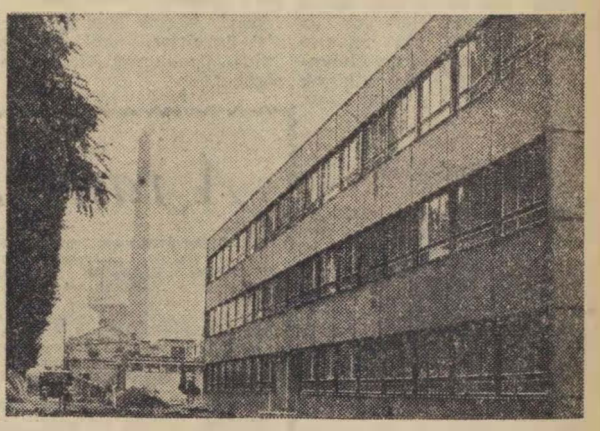
— Maga botrányt rendezett az állomáson, verekedett a váróteremben. Elismeri? — kérdezi az alperestől, egy nagy darab, marcona alaktól, aki csak áll bűnbánóan a bíró pulpitus előtt.

A vádlott bólint és igennel válaszol.

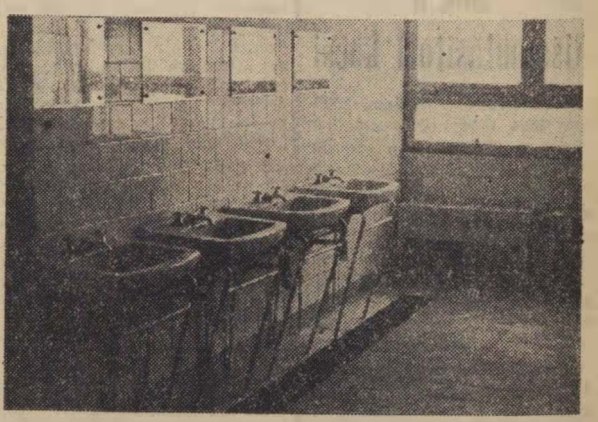
Közben az első padsorban egy aprócska emberke, a felperes, ide-oda fészkelődve, riadt ábrázattal nézegeti a tagbaszakadt embert, kinek puszta jelenléte is rossz emlékeket ébreszt benne az emlékezetes utazással kapcsolatban.

— Szép, hogy elismeri — mondja a bíró. — Egyet azonban sehogy sem értek. Miért ment vissza másodszor is a váróterembe tovább pofozkodni?

— A tábla miatt. Mert ki volt rá írva, hogy a vonatom 20 percet késik — feleli bűnbánattal a vádlott.



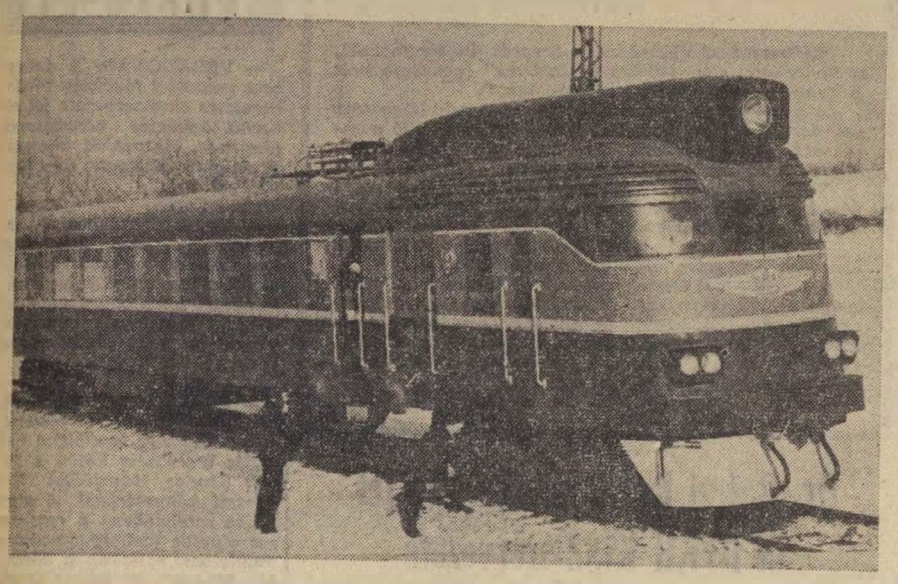
A dunakeszi járműjavítóban átadás előtt áll a 800 személyes új szociális létesítmény, amelyben tágas öltözők, mosdók, zuhanyozók állnak a dolgozók rendelkezésére.



A fürdő és mosdó részére 800 literes boyler termeli majd a meleg vizet.

(Szőnyi Lajos felvételei.)

Szuper-expressz vonatok



A turbómeghajtású vonat motorkocsija. (APN)

A szovjet vasutak, tudósok és tervezők által létrehozott eredeti turbómeghajtású vonatot próbálnak ki *Moszkva* mellett. A motorkocsi tetejére kéttengelyes, gázturbinás motort és egy nagyfrekvenciájú, háromfázisú generátort szereltek, amelynek áramát kábeleken vezetik a vagon alatt elhelyezett hajtómotorokhoz.

A váltóáramú gépek alkalmazásán alapuló eredeti villamos elrendezés magas üzemi mutatókat biztosít a turbómeghajtású vonat számára. *A vonat sebessége 180 kilométer óránként*, de a továbbiakban a futóművek kismértékű tökéletesítésével

az új jármű sebessége eléri majd a 200—250 kilométeres óránkénti sebességet.

Az utóbbi években a szovjet vasúti közlekedésben jelentős mértékben nőtt az utasszállító vonatok sebessége. Az ország leggyorsabb járata az *Aurora-expressz, amely villamosított pályáján egy megállással 4 óra 59 perc alatt teszi meg Moszkva és Leningrád közötti 650 kilométeres távot.* A vonat átlagsebessége óránként 132,2 kilométer, de egyes szakaszokon eléri a 160 kilométeres sebességet is.

A szovjet szakemberek az ipari és a vasúti közlekedés dolgozóival együttműködve, még gyorsabb expresszvonatok létrehozásán dolgoznak. Most készül a Rigai Vagongyárban az *ER—200 Szuper-expressz mintapéldánya.* A város környéki szerelvényektől eltérően, amelyek motorkocsival ellátott, és egyszerű vagonokból állnak,

az új villanyvonat csak motorkocsikat tartalmaz majd,

amelyek mindegyikét nagy sebességet biztosító motorokkal látják el — így a vonat óránkénti sebessége eléri a 250 kilométert.

Eredeti konstrukciójú vagonokat készítenek a Kalinyini Vagongyárban egy másik szovjet *Szuper-expressz*, az *„Orosz trojka"* számára, amely szintén a Moszkva—Leningrád villamosított vonalon fog közlekedni.

A Szovjetunió még nem villamosított vonalain a nagy sebességű gyorsvonatokat gázturbinás hajtómotorokkal szándékoznak elltáni.

A szovjet szuperexpresszek maximális kényelmet biztosítanak az utasok számára, légkondicionálóval, luminescences világítással, villanyfűtéssel, kényelmes, puha ülésekkel, lehajtható asztalkákkal és speciális vagonbárokkal szerelik fel őket.

Vasútépítés Tadzsikisztán déli részén

Tadzsikisztánban, a *Javani bölgyben* eddig négy gyapottermesztő gazdaságot és egy fiatal várost létesítettek. Ma azonban már kiépült egy ipari komplexum is, egy több mint negyvenféle terméket előállító elektrokémiai kombinát, gépjavító üzem elektromos hőerőmű és más vállalatok is.

A megfelelő utak hiánya azonban jelentős mértékben gátolja Tadzsikisztán déli részének iparosítását. *A Termez, Kurgan, Tjube, Javan vonalon épülő, 264 kilométer hosszú vasút*, azonban hamarosan szállítani fogja a javani elektrokémiai komplexum termékeit, hatinrabata kőolaját, a szurhadarinszki mezők rizsét és a Vahsi Nitrogénművekben gyártott műtrágyát. A nehéz terepen és hegyi átjárókon áthaladó vasútvonal építése során körülbelül tízmillió köbméter földet és hegyi kőzetet mozgatnak meg az építők.

Nagy teljesítményű Diesel-mozdonyok

A luganszki Októberi Forradalom Gépgyár mát több éve szállít magyar megrendelésre M—62 típusú Diesel-mozdonyokat. 1970-re már az újtípusú mozdonyokból rendeltek. Ezek a korábbiakkal szemben számtalan előnnyel rendelkeznek. Erről nyilatkozott a főtervező, V. Majszkij:

— Az új mozdonyokat 3000 lóerős — a korábbinál másfélszer nagyobb teljesítményű — motorokkal szereljük fel. Ugyanakkor a mozdony önsúlya megközelítőleg a korábbi marad. Tervezésénél 57 szabadalmat, illetve találmányt alkalmaztak, amelyek megkönnyítik a kezelését. Úgy gondoljuk, hogy a magyar vasutasoknak örömére szolgálnak ezek a mozdonyok.

A gyárban jelenleg már készülnek a sorozatgyártásra. Dolgoznak a felszerszámozáson, sőt új szerszám- és célgépeket is beszereztek. A sajtolás, a hegesztés, a villamos vezetékek beépítése a legkorszerűbb módszerekkel történik majd.

A végszereldében tudományos munkaszervezési és minőségellenőrzési módszereket alkalmaznak. Ezzel is biztosítani kívánják, hogy gyárukat csak kiváló termék hagyja el.

G. Sihov
— APN —

Vonat, kerekek nélkül

Hosszú évek óta, mint egy *Verne* ábránd kísértett a légpárnás közlekedés gondolata. Szóba került vízen —, ez ha kísérleti formában is, de megvalósult — közúton és vasútat helyettesítő, nagy távolságú forgalomban is. Sokan hittek benne, sokan nem!

Most eloszlottak a kétségek! *Cambridge* közelében, egy 5 kilométeres kísérleti pályán a közeljövőben megindul a világ első kerék nélküli vonatja. *Sebessége ezen a pályán 220—240 kilométer lesz*, jóllehet éppen a dupláját tudja majd teljesíteni az utasszállító forgalomban. A kész tervek szerint a forgalmi jármű 33 méter hosszú kocsijában 100 utas kényelmesen elfér. Jóllehet a próbaszerelvény is alkalmas már utasszállításra, de abban egyelőre csak műszereket helyeznek el a legelső mozgások alkalmával. *A vonat vasbeton lábakon nyugvó, 1,2 méter széles pályán fut*, azaz lebeg, a jármű alá préselt légpárnán.

A légpárnás vonat iránt nagy az érdeklődés, mert „csak" 130 ezer fontba (kb. 10 millió forint) kerül kilométerenként.

—g—

Augusztus 14-én életbe lép

az új vasútüzemi telefonkönyv

Azonos hívószámok az igazgatóságoknál — A helységnevek ABC-sorrendben

A tudakozók hívószáma 15—55

A VASÚTÜZEMI távbeszélő-hálózat automatizálása nagyrészt befejeződött. Szükségessé vált egy telefonkönyv is, amely a hálózatba bekapcsolt bármely szolgálati helyet a hívószámaival együtt feltünteti. *Az új telefonkönyv elkészült, s 1970. augusztus 14-én 16 órakor életbe lép.* A hálózat egyes részein — a budapesti és a szombathelyi igazgatóság területén — nagyobb mérvű számváltozások lesznek. Budapest területén a telefonkönyvvel együtt a számok változásáról is tudomást szerezhetnek a hívók.

Felhívjuk a figyelmet, hogy a 16 órai változás nem jelenti az egyes szolgálati helyek egyéni számainak azonnali átkötését, mivel a számok esetleges megváltozása több órát is igénybe vehet. Ez legfőképpen Budapest (01) és az igazgatóság vidéke (02), illetve a szombathelyi igazgatóság (07) területen jelentkezik. *A távközlési szolgálat dolgozói kérik, hogy augusztus 14-én 16 órától hétfő reggelig — a fenti két igazgatóság területén, illetve azok irányába — csak a legfontosabb esetekben kezdeményezzenek hívást.* Az említett területek telefonközpontjaiban ugyanis úgynevezett tipizált hívószámok lépnek életbe. Így valamennyi igazgatóságon az osztályok, főnökségek stb., egyes funkcióiban dolgozókat azonos hívószámmal lehet hívni, *például a főmenetirányító 13—33 valamennyi területen.* Továbbá egyes telefonközpontok ezres mezeje is megváltozik, a BVKH és a Nyugati környékén a 2 ezres 4 ezresre, a Landler Járműjavító központjáé pedig ugyancsak 2 ezresről 8 ezresre. A számváltozást az is bonyolítja, hogy a budapesti igazgatóság két részterületre (01—02) oszlik a telefonszámokat illetően. Az egyes terület-választószámok tehát a következők:

01 (Ap) központi igazgatás és az állomások Budapesten,
02 (Bp) Bpesti igazgatóság vidéki szolgálati helyei,
03 (Db) Debreceni igazgatóság területe,
04 (Ms) Miskolci igazgatóság területe,
05 (Ps) Pécsi igazgatóság területe,
06 (Sg) Szegedi igazgatóság területe,
07 (Sm) Szombathelyi igazgatóság területe.

A TELEFONKÖNYV első oldalairól (3—7 oldal), az *Általános tennivalókból*, a távbeszélő-hálózat felépítéséről, a készülékek kezeléséről, a hibák és panaszok bejelentéséről, a hívási módokról, a telefonkönyv tartalmáról stb. tudnivalók meríthetők.

A telefonkönyv könnyű kezelhetősége érdekében *a helységnevek abc-sorrendben következnek egymásután Abaligettől Zsujtáig.* Minden helység a hivatalosan meghatározott nevével vesz részt a névmutatóban. Például Rákosrendező az „R" betűnél, bár Budapesten van. *Az igazgatósági székhelyek természetesen a megfelelő betűnél találhatók meg, például Pécs a „P" betűnél.* A helységneveken belül az egyes szakágazatokhoz tartozó szolgálati helyek hívószámai az igazgatósági osztályok sorrendjében vannak összegyűjtve, nagyobb állomásokon egészségügy, építés és pályafenntartás, forgalom és kereskedelem stb. gyűjtőszóval kiemelve. Egyéb szervezetek, idegen felek, tömegszervezetek, rendőrség stb. hívószámai az egyéb gyűjtőszó alatt szerepelnek. Budapesten és a vidéki igazgatóságok székhelyein a felsorolás azonban más. *Budapesten a felsorolás a KPM-mel, a MÁV Vezérigazgatósággal, a felügyelete alá tartozó üzemekkel, intézményekkel, főnökségekkel történik*, majd ezt követ a budapesti igazgatóság és a felügyelete alá tartozó szervezetek. A vidéki igazgatósági székhelyeken a beosztás ugyanez. *A telefonkönyvben tartalomjegyzék nem található, de az igazgatósági székhelyekre egy szervezeti tájékoztató ad eligazítást, mely a 7—8. oldalon található.*

AZ EGYES SZOLGÁLATI HELYEKET az igazgatósági területek rövidítésével is jellemezték, például *Ajka* (Sm), *Rákos* (Ap), *Dorog* (Bp). A zárójelben levő rövidítésekre általában az említett területválasztó számok is utalnak. Kivételt képes *Kunszentmiklós—Tass* (Sg), ahol a hívószámok 02-vel vannak jellemezve. Ez a változás műszaki és hálózati meggondolásból adódott. *A hívószámok tehát 6 számjegyből tevődnek össze;* így 07+ 68—01, vagy 01+ 81—17, vagy 02 + 71—01. A területválasztó szám vékonyan van nyomtatva, míg a négy számjegy vastagon.

Eddig Dorogot Budapestről csak négy számjegy tárcsázásával lehetet megkapni, a számváltozás után már a 02 területválasztó számot is tárcsázni kell, majd az új búgó hangra kell tárcsázni a négy számjegyet, a 71—01-et. *Szolnokról, Hatvanból, Hegyeshalomból vagy Székesfehérvárról Dorogra kezdeményezett hívás esetén a 02-t nem kell tárcsázni.* Ellenkező esetben a telefonközpontok működését feleslegesen zavarjuk. Ez a megállapítás vonatkozik valamennyi igazgatósági területre a saját (01—07) számokat illetően.

EGYES ÁLLOMÁSOKON. hivatalokban alközpontot létesítettek. Annak mellékállomásait a kezelőtől szám szerint lehet kérni. Azokon a kis forgalmú vasútvonalakon, ahol társas távbeszélővonalon lehet az országos hálózathoz kapcsolódni, ugyancsak kezelő bonyolítja le a forgalmat.

Az igazgatósági területek határainál egy állomás mindkét terület felől meghívható közvetlenül négyszámjeggyel.

A hívószámok utáni tudakozódás valamennyi igazgatósági székhelyen *a 15—55 hívószámon lehetséges. Elakadt távolsági hívásnál kezelő jelentkezik be, vagy nagyobb forgalmi torlódásnál foglaltsági hang lesz hallható. Ilyenkor a hívást kevés idő eltelte után újra lehet ismételni.* A távbeszélőkészülékek és vonalainak hibáit mindig ahhoz a telefonközponthoz kell bejelenteni, amilyen ezres mezőben van a készülék. A hibabejelentő szám általában minden telefonközpontban az első százas nullás végződésű hívószáma, *(pl.: 11—00, 31—00, 41—00, 91—00, 96—00).*

Azoknak a készülékeknek a hívószáma, amelyekről bármely igazgatósági területre lehet hívást kezdeményezni, *fehér papíron* van feltüntetve a felirati táblán. Azok a készülékek, amelyeknek a központja területéről kimenő hívás nyomógomb benyomása vagy 8-as szám tárcsázása után történhet, *rózsaszínű papírral* van megjelölve. Azok a készülékek pedig, amelyek csak igazgatósági területen belüli hívásokra jogosultak, *kék színű papírra* írt hívószámmal vannak megjelölve.

A TELEFONKÖNYVBEN észlelt hibákat Budapesten a *Távközlési Főnökséggel*, a vidéki igazgatóságoknál pedig az illetékes *Távközlési- és Biztosítóberendezési Fenntartási Főnökséggel írásban kell közölni*, hogy a javításokat, változtatásokat el lehessen végezni.

Pap János

Turnusváltás Balatonkenesén

Mire ezek a sorok megjelennek, őszintén reméljük, visszatér a nyár, mert amikor Kenesén jártunk, „őszi szelek" fújtak a Balaton partján. Az idei nyár szeszélyes, de tud forró is lenni.

★

A balatonkenesei gyermeküdülő parkja kihalt, csak néhány melegítős fiú és kislány ismerkedik a „tereppel". A hűvös szél — az egyre erősödő vihar — azonban csakhamar a szobákba kényszeríti az ifjú lakókat. Az üdülőbe új csoport érkezett. Ez a negyedik turnus.

Az üdülő gondnokával, *Vágó Istvánnal* és *Csendes János* táborvezetővel mi is az egyik szobában húzódunk meg. A Balatont, az egyre tornyosuló hullámokat csak az ablakon keresztül nézzük.

— *Eddig több mint 1300 vasutas gyermek üdült ebben a szezonban* — mondja Vágó István — *s most, a negyedik turnusba is 450 gyermeket várunk. A hangulat, mint minden évben, ezúttal is kitűnő. A gyermekek nagyon jól érzik magukat.* A felügyeletről 38 pedagógus, 2 gondozónő, 2 orvos és 2 ápolónő gondoskodik. A napirend a szokásos. Pihenés, fürdés, csónakázás, játék. Az esti programban pedig tréfás vetélkedő, filmvetítés és esztrádműsor szerepel. Az ORI-n keresztül *Hacky Tamás* és együttesével szerződtünk. Őszintén meg kell mondanom *ebben az évben nem valami színvonalas a produkciójuk.* Valahogy az az érzésünk, hogy mivel gyermekekről van szó, kissé könnyedén veszik az előadást. Az elmúlt évben sokkal nívósabb, kedvesebb volt a játékuk. A gyermekek, no meg a felnőttek is azért nagyon jól érzik magukat, jól szórakoznak. Általában az a vélemény, hogy az a két hét, amit egy-egy turnus itt tölt a Balaton partján, nagyon hamar elmúlik, s bizony fájó szívvel utaznak el a gyermekek az üdülőből.

— *Azt, hogy jól érzik magukat, mi sem bizonyítja jobban* — veszi át a szót *Csendes János*, a répceszentgyörgyi nevelőotthon igazgatója, a jelenlegi táborvezető — *mint az a tény, hogy az üdülési idő letelte előtt eddig mindössze négy gyermek hagyott itt bennünket. De valamennyien családi okok miatt, szülők kérésére és a szülők kíséretében utaztak el.*

— Több éve vagyok táborvezető — folytatja tovább a beszélgetést —, de ennyire jólnevelt, udvarias gyerekhaddal még nem találkoztam, mint amilyen az eddigi három csoport volt. Az időre sem panaszkodhattunk. Volt igazi kánikula is. Ez a pár nap bizony nem valami kedvező, hiszen nemcsak a gyermekek, hanem mi felnőttek is fázunk.

Miközben az irodában beszélgetünk, az üdülő kapuján egymás után érkeznek a csoportok. A pécsiek már teljes létszámban itt vannak. 46-an jöttek a Mecsek lábától a magyar tenger partjára. Sokan vannak, akik először látják a Balatont. Ezek közé tartozik *Kadarkúti Imre* IV. osztályos pécsi és *Puch Ferenc*, szintén IV. osztályos palotabozsoki tanuló.

S ezen a szomorkás, hideg júliusi délutánon mit is tehetnek egyebet, mint a társalgóban dominóznak. Hozzájuk csatlakozik az újdonsült barát, *Sátori Tivadar*, gyöngyösmelléki tanuló. Ő már ismerős Balatonkenesén. Nyaralt itt.

Valamennyien — oktatók és tanulók — a jó időt várják. Mert az üdüléshez minden készen áll.

Sz. J.



A rossz idő miatt árvák a csónakok is. A hűvös szél elől megbújva, a csendes mini-öbölben várják a napsütést.

MI LETT VELÜK?

Hűség a sportkörhöz, a munkahelyhez

A Tisza-parti városban, *Szegeden* elmúlt az árvízveszély. Az emberek ismét derűsen, mosolyogva járnak-kelnek a Széchenyi téren. A *„napfény városa”* ismét a régi.

A téren két tizenéves adta meg a szakszerű útbaigazítást és néhány perces séta után már a nemrég múlt idők egyik legjobb magyar közép- és hosszútávfutója, *Bárkányi István* lakásában vagyok. A szobába invitál, úgy látszik a sorlegek, érmek, kis szobrok társaságában könnyebb az emlékezés.

— Hogyan is kezdődött?

Tehetségkutató versenyen tűnt fel

— *1946-ban unokabátyám, aki szintén atléta volt, rábeszélt, hogy próbáljam meg a futást* — kezdte a beszélgetést. — *Előzőleg, mint minden srác, én is a labdát kergettem. Egy tehetségkutató versenyen, 16 éves koromban, mezei futásban is elindultam. Kedvem támadt a folytatásra.* Hamarosan tagja lettem az SZVSE atlétikai szakosztályának. S szinte még fel sem eszméltem, máris belecsöppentem életem első nagy versenyének kellős közepébe. Elindultam az országos vasutas mezei futóversenyen, ahol ötödik helyen végeztem. A szakemberek tehetségesnek láttak. Én ezt sem akkor, sem a későbbiek folyamán nem éreztem, mert eredményeimet mindig kemény munkával, szorgalommal értem el. Pályám szépen ívelt felfelé. *1948-ban már ifjúsági válogatott voltam. 18 éves koromban megnyertem a vasutas pályabajnokságot 1000 méter akadályon,* majd az országos ifi bajnokságon a második helyet értem el ugyanezen a távon. 1949-ben *Ploiestiben,* a román —magyar ifi viadalon a negyedik helyen végeztem.

Fiatalon a válogatottban

1950-ben bevonultam katonának. 3 és fél éven keresztül a *Szegedi Honvéd* színeiben szerepeltem. Ekkor már a nagy válogatott keret tagja voltam. A 800 méteres táv volt kedvenc versenyszámom. 1952-ben a helsinki olimpia előtt a tatai edzőtáborban megrendezett versenyen második helyet értem el. A kitűnő idő (1:52.4 mp) 800 méteren már a *„Magyar Népköztársaság kiváló sportolója”* címet jelentette számomra. Ennek ellenére nem sikerült kijutni az olimpiára. 1953-ban már állandó válogatott voltam. A Budapesten rendezett *magyar—csehszlovák* találkozón 1:50.1 mp-es idővel a vendégek kitűnősége *Jungwirth* és a magyar *Bakos* mögött a harmadik helyen végeztem. *Helsinkiben, ahol a finneken kívül csehszlovák és amerikai versenyzők is indultak, 800-on az első helyet értem el. Még ugyanebben az évben Budapesten a magyar —szovjet atlétikai viadalon életem legszebb versenyét vívtam, s 1:50 mp-es idővel az első helyen végeztem. Ez az eredmény a magyar ranglista élére juttatott.*

Szinte hihetetlennek tűnik, hogy ebben az időben milyen sok versenyen vettek részt a magyar atléták! *Bukarestben,* ahol a magyarokon kívül románok, norvégek, finnek, franciák és olaszok indultak, a 800-ast megnyerte! 1954-ben *Stockholmban,* a svéd—magyaron, és az azt követő meghívásos versenyen a harmadik helyen végzett. Ugyanebben az évben *Londonban* 880 yardon szerepelt, s az értékes második helyet szerezte meg.

1955-ben több meghívásos versenyen vett részt, de legkiemelkedőbb eredményének mégis a magyar bajnokságon elért eredményét tekinti. *Európa egyik legjobb 800-asa, Szentgáli Lajos mögött a 2. helyen végzett.* Görög meghívás Athénba! A kislétszámú magyar küldöttség derekasan helytállt. *Bárkányi 1500 méteren második, 800-on a harmadik helyen végzett.*

Sajnos az atlétákat is állandó „rettegésbe” tartó sérülés őt sem kímélte. 1956-ban jogosan remélte, hogy kijut *Melbourneba,* élete első olimpiájára. Súlyos izomrost-szakadása azonban szertefoszlatta a reményeket.

1957-ben az USIC atlétikai bajnokságán, a svédországi *Krisztianstadtban* 800 méteren második, míg 1500 méteren *vasutas Európa-bajnokságot nyert.* Néhány évvel később *Krakkóban,* a vasutas Európa-bajnokságon 1500 méteren második, 3000 akadályon a 6. helyet szerezte meg.

A sporttól nem vált meg

Sikerekben gazdag sportpályafutását 1967-ben fejezte be. Mint annyian, ő sem tudta elképzelni életét sport nélkül. Átvette a Szegedi VSE atlétikai szakosztályának vezetését, ahol napjainkban is eredményes munkát fejt ki. A vidéki viszonylatban igen eredményes szakosztálynak ma is több válogatottja van. *Tégla Ferenc* diszkoszvetőt már Európában is jegyzik. A fiatal gyalogló, *Grandpierre Csaba* 10 kilométeres távon ifjúsági viszonylatban a legjobb európai eredménnyel büszkélkedhet.

Bárkányi Istvánt szakvonali munkájában is a megbízhatóság, a szorgalom jellemzi. 1949 óta a szegedi MÁV igazgatóság dolgozója és csak a katonaévek jelentettek ebben változást. Kezdetben a könyvelőségben volt vontatási számadó, majd leszerelése után 1953-tól a II. osztályban mint üzemgazdasági előadó fejt ki értékes tevékenységet. Ebben a munkakörben dolgozik jelenleg is.

Búcsúzóul a család után érdeklődünk.

— *Van egy 15 éves fiam, aki szintén a középtávot kedveli* — válaszolta.

Arra a kérdésünkre, hogy lát-e fiában „fantáziát”, ezt mondta:

— *Lehet belőle jó atléta!*

Sz. Tóth András

Szegeden rendezték meg az Országos Vasutas Tekebajnokságot

A *szegedi ünnepi hetek* és a vasutas tekesport jelentős eseménye volt a július 17-től 19-ig tartó *Országos Vasutas Tekebajnokság.* Népes mezőny — 16 csapat — gyűlt össze Szegeden, hogy összemérjék tudásukat, s eldöntsék az országos csapat és egyéni bajnoki cím sorsát.

Mint az várható volt, a csapatbajnokságot a *Szegedi VSE* nyerte 2476 fával, a *pápai vasutas* és a *kecskeméti MÁV* előtt. Meglepetés volt viszont, hogy az egyéni bajnoki címet — az élvonalbeli versenyzőket is maga mögött hagyva — *Körmendi Sándor,* a szegedi kisvasút vontatási főnökség üzemi csapatának tagja nyerte 467 fával. A pályák győztesei *Petrás Pál* és *Martusz István,* mindkettő az SZVSE versenyzője.

A győztesek értékes díjakat kaptak, melyeket *dr. Dáni Mihály* adott át a rendezőség nevében. A vándorserleg Szegeden maradt, így 1971-ben ismét a Szegedi VSE rendezi az Országos Vasutas Tekebajnokságot, melyet ezúttal is példásan rendezett meg, a részvevők közmegelégedésére.

Eszperantista vasutasok országos találkozója

Az idén Debrecenben gyűltek össze az ország különböző vidékeiről összesereglett eszperantista vasutasok, hogy ünnepeljék a XX. vasutasnapot.

Az állomáson fogadóbizottság várta a vendégeket, akik este teljesen megtöltötték a *Központi Egyetem* asztali zászlókkal feldíszített étkezőjét. *Tóth Ambrus* veterán eszperantista üdvözlő és *Mátyás József,* a csoport elnökének ünnepi beszéde után változatos program kötötte le a jelenlevők figyelmét. Beethoven *F dur románca,* Liszt *XI. rapszódiája* mellett tárogatószóló, Kiss József: *Tüzek* c. eszperantó és magyar nyelven előadott verse, anekdóták és végül a múlt évi debreceni virágkarneváról készült film szórakoztatta a közönséget. Ezután a Tudományegyetem kémiai tanszékének újonnan elkészült gyönyörű épületét tekintették meg a látogatók. Az estét hangulatos zene mellett eltöltött közös vacsora zárta.

Másnap mikrobusszal városnézésre indultak a részvevők, mialatt az egyetem tantermeiben eszperantó nyelvvizsgák folytak. Az ünnepélyes eredményhirdetés és bizonyítványosztásra a városnézés és a MÁV Igazgatóság épületének falában levő *Zamenhof* emléktábla megkoszorúzása után került sor.

Délután a helyi vasutasnapi rendezvények műsorába kapcsolódtak be a részvevők.

(kristek)

A szerkesztőség üzeni

Dr. Bánkfalvy Gyula, Szeged; Nábrádi Lajos, Mátészalka; Szücs Ferenc, Hatvan; Kalauz Lajos, Szentlőrinc; Marosán Pál, Debrecen; Sebők György Pusztaszabolcs: Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Hatvani Gábor, Bp.; Lukács József Újszéppuszta; Klimó Sándor, Hatvan: Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

A Hivatalos Lapból

A Hivatalos Lapból a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket:

28. számból: 112 639/1970. 1. D. 1964. január 1. előtt magasabb szakcsoportba átminősített dolgozók rangsorhelyzetének rendezése.

29. számból: 112 219/1970. 2. A. Személyzeti feladatok összevonása a vasútigazgatóságokon.

112 062/1970. 3. B. A dolgozó egészsége vagy testi épsége sérelméből eredő károk megtérítéséről.

28 453/1970. BVKH. I. A Budapesti Idegenforgalmi Igazgatóság új utazási irodája.

112 779/1970. 1. D. A Magyar Államvasutak 1970. évi nyereségprémium rendszerének szabályozása.

FELHÍVÁS!

A jugoszláviai Zomborban 1941—1944-ig szolgálatot teljesítő vasutasok ez év szeptemberében baráti összejövetelt rendeznek Budapesten. Az érdeklődők címüket vagy szolgálati helyüket legkésőbb augusztus 15-ig közöljék az alábbi címre: Barna László, Szeged Vasútigazgatóság, Lenin krt. 26—28.

Hitel

Rákosrendező állomáson, a Szegedi úti sorompónál, az út mellett egy büfészerű „maszek” vendéglő volt. A tulajdonos hitelezett a vasutasoknak.

A többiek között a kocsma egyik állandó látogatója volt Szántó Jóska fékező is. Jóska fegyelmezett, jó munkás volt, annak ellenére, hogy nem vetette meg a szőlőlevet, akár savanyú, akár édes volt.

Történt egyszer, hogy Jóska viszonylagosan sokat nézett a pohár fenekére. Egyre gyűlt a számlája. A kocsmáros már sokallni kezdte.

— Nem adok több hitelt, csak akkor, ha a számláját kifizette — mondta komolyan a kocsmáros.

— Nem-e...? Osztán mié...? — kérdezte belevörösödve a kedélyesen ható orrhangján, majd így folytatta: Mit fél? Nem vagyok én akármilyen ember. Három disznóm hízik odahaza. Olyanok, ha belépek az udvarba, és annyit mondok, hogy koca... — mind a három egyszerre mondja, hogy röff...

Gergely József

Dr. Rajczi Rezső nevét vette fel a BVKH KISZ-szervezete



Dr. Rajczi Rezsőné, a fiatalok gyűrűjében. (Pálinkás Mihály felvétele.)

Ünnepi taggyűlésre gyűltek össze július 16-án — a munkaidő befejezése után — a BVKH fiataljai, abból az alkalomból, hogy a hivatal KISZ-szervezete felvette *dr. Rajczi Rezső,* 1920-ban mártírhalált halt MÁV-titkár nevét. Az ünnepségen, a hivatal gazdasági és mozgalmi vezetői mellett jelen volt *dr. Rajczi Rezsőné* és családja is.

A névadó életútját *Gadanecz Béla,* a Vasúti Tudományos Kutató Intézet főmunkatársa, tudományos kutató ismertette. Dr. Rajczi Rezső vasutascsaládból származik. A jogi tanulmányok befejezése után a MÁV debreceni üzletvezetőségénél helyezkedett el. Mint a magyar progresszió lelkes aktivistája kapcsolódott be Debrecen társadalmi életébe. Előadásokat tartott, szervezte az antialkoholistákat és az eszperantó mozgalomnak is lelkes híve volt.

A fiatal jogászt 1913-ban Budapestre helyezték a MÁV Igazgatóság szállítmányozási és visszkereseti szakosztályába a BVKH akkori elődjéhez. A fővárosban is tovább folytatta Debrecenben megkezdett tevékenységét. Hivatali elfoglaltsága mellett *rengeteg társadalmi munkát vállalt, előadásokat tartott, tanulmányokat írt. 1918 őszén az újjáalakult KMP-vel is kapcsolatba került.*

Dr. Rajczi Rezsőt a Tanácsköztársaság leverése után *1919 szeptember 14-én Szentendrén letartóztatták és bebörtönözték.* A börtönéletet, a fehérterror kínzásait nem bírta sokáig. 1920. január 22-én tíz hétig tartó betegség után, *33 éves korában meghalt.*

Az ünnepi beszéd elhangzása után a KISZ-isták virággal köszöntötték névadójuk özvegyét, majd együtt megtekintették a dr. Rajczi Rezső életét és munkásságát dokumentáló kiállítást.

(vf)

HÍREK

— VÉRADÓNAP. *A debreceni vontatási főnökség vöröskeresztes alapszervezete jól sikerült önkéntes véradónapot rendezett. Hatvanhét vontatási dolgozó összesen 27 liter vért adott.*

— **Kettős rendeltetésű teherkocsik.** Az ausztráliai Queensland vasútvonalain mind több olyan teherkocsit állítanak forgalomba, amelyek egyik irányban cementet, visszafelé pedig réz nyersönt vényeket szállítanak.

— SZERZŐDÉS. *Szeged átrakó állomás szertárfőnökségének Gagarin szocialista brigádja szerződést kötött a Petőfi Sándor Művelődési Ház körzeti könyvtárával. A szerződés értelmében a rendszeres olvasás mellett társadalmi munkában vállalták a könyvtár 10 ezer katalóguskartonjának rendezését.*

— **Az Egyenlítőtől délre,** Dél-Afrikában található a legnagyobb villamosvasúti hálózat, amelynek hossza 3700 kilométer. Ez a teljes hálózat több mint 17 százalékát teszi ki. A 3000 V egyenáramra berendezett, 1067 mm nyomtávú villamosított vonalakon a teherforgalom 43 százalékát bonyolítják le.

— **Mintegy 50 szakközépiskolás tanuló** fejezte be nyári szakmai gyakorlatát a dunakeszi járműjavítóban. A Vasútgépészeti Technikum első éves tanulói évenként egy-egy hónapot töltenek az üzemben, hogy megismerkedjenek a vasúti személykocsigyártás és -javítás menetével.

— **Új személykocsitípus** kialakításával foglalkozik az UIC. Cél az utasok kényelmének tovább javítása. Ennek érdekében az új kocsi hosszát, az ütközőkön át mérve, 26.4-ről 27,5 méterre növelték. Az ablakok szélessége az eddigi 1200 helyett 1400 mm lesz.

Lakáscsere

— **Budapest XV. kerületben** levő kettő szoba, komfortos, modern — 1966-ban épült — magasföldszintes szolgálati lakásomat elcseréném vasutassal kettő és fél-, vagy háromszobás tanácsi lakásra II. emeletig. Telefon: 15—41. Számváltozás után (VIII. 14-én) 15—31.

— **Elcserélném** kisújszállási, központi fekvésű, két szoba, konyha, éléskamrás főbérleti lakásomat Budapest belterületi egy szoba konyhás lakásért. Cím: Biharné, Kisújszállás, Széchenyi u. 8.

— **Központi pályaudvaron** levő kis méretű, fürdőszobás szolgálati lakást (35 Ft lakbér) tanácsira cserélnék. Érdeklődni: 273—074, vagy 55—69 telefonon 10—18 óráig.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
Budapest VI., Benczúr utca 41.
Telefon, városi: 228—672,
üzemi: 19—79
Kiadja és terjeszti a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest VII., Rákóczi út 54.
Telefon: 224—819
Felelős kiadó: Gábor Márton, a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Cskekszámlaszám: 75.915.001—40
Szikra Lapnyomda

TÖLTSÖN EGY HETET EURÓPA FLORIDÁJÁBAN!!

12 napos társasutazás Bulgáriába autóbusszal, Romániám keresztül, ebből 7 nap üdülés a tengerparton az Aranyhomok vagy a Napospart üdülőhelyeken.

Részvételi díj: 3270,— Ft + 780, —Ft költőpénz

Indulás: május 31-től vasárnaponként az Engels téri autóbuszpályaudvarról

Visszaérkezés: csütörtöki napon

Jelentkezés és részletes felvilágosítás:

VOLÁN TOURIST

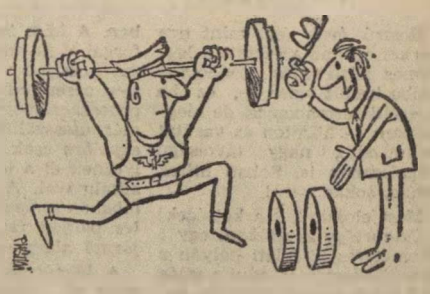
Budapest VI., Lenin krt. 98.
Telefon: 314—902, 329—393

Bizonyíték



— *Szégyenszemre ideállították a ki nem rakott kocsikat, hogy mindenki lássa, miért emeljük az árakat.*

Kielégítetlen szállító fél



— *Szép a rekord, de azért még maradt vissza emelni való!*

(Pusztai Pál rajzai.)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XIV. ÉVFOLYAM, 16. SZÁM — Ára 40 fillér — 1970. AUGUSZTUS 17.

1970. november 15. és 1971. május 10. között

újjá kell választani a szakszervezeti szerveket

A nők és a fiatalok élet- és munkakörülményeiről, valamint a szakszervezeti szervek választásáról tárgyalt a központi vezetőség

Mint arról lapunk előző számában hírt adtunk, a szakszervezet központi vezetősége július 28-án ülést tartott. Az ülésen megjelent és felszólalt *Virizlai Gyula*, a SZOT titkára.

Napirenden a következő témák szerepeltek:

1. *A vasúton dolgozó ifjúság élet- és munkakörülményei.*
2. *A vasúton dolgozó nők élet- és munkakörülményei.*
3. *A szakszervezet vezető szervei újraválasztásának irányelvei.*

A vasutas fiatalok helyzetét, élet- és munkakörülményeit tartalmazó jelentés alapját az MSZMP Központi Bizottságának 1970 februári határozata, valamint a SZOT 1970 júniusi ülésének állásfoglalása képezte. A jelentés mondanivalóján és a vitán végighúzódott az a gondolat, *hogy a szakszervezeti szerveknek a jövőben az eddiginél jelentősebb szerepet kell vállalniok a vasúton dolgozó fiatalok élet- és munkakörülményeinek javításában, a nevelő tevékenység fejlesztésében, sajátos érdekeik védelmében.*

A központi vezetőség a jelentés és a vita alapján kialakította álláspontját a munka mikéntjét illetően. Az állásfoglalás legjelentősebb pontjai a következők.

A szakszervezeti vezető szerveknek és az apparátusnak rendszeressé, a szakszervezeti munka szerves részévé kell tennie az ifjúsággal való foglalkozást. Ennek érdekében szorosabb együttműködést kell megvalósítani a párt- és a KISZ-szervekkel, valamint a gazdasági vezetőkkel.

A munka értékelése, valamint a további feladatok kialakítása érdekében 1971-től évente legalább egy esetben a közép- és alapszervezetek tűzzék napirendre az ifjúság helyzetének megvitatását.

A szakszervezeti bizottságok *a fiatalok anyagi és erkölcsi megbecsülésére fordítsanak az eddiginél nagyobb gondot.* A még szervezetlen fiatalokkal úgy foglalkozzanak, hogy azok megismerkedjenek a szakszervezeti mozgalom célkitűzéseivel. Fordítsanak nagyobb gondot szervezettségükre. *A választások során a központi vezetőségtől a bizalmiakig emelni kell a 30 éven aluliak számarányát.*

Az alapszervezetek kísérjék figyelemmel és segítsék elő a fiatalok beszervezését a szocialista brigádmozgalomba. A *Vasutasok Szakszervezete a Vasúti Főosztállyal* közösen legalább kétévenként szervezze meg az ifjúsági szocialista brigádvezetők találkozóját. A jelentős hagyományokkal rendelkező *„Szakma ifjú mestere"* mozgalmat a SZOT Elnökségének és a *KISZ KB Intéző Bizottságának* 1970 márciusi irányelvei alapján újjá kell szervezni.

Azokon a helyeken, ahol ipari tanulók dolgoznak, a szakszervezeti szerveknek fokozott figyelmet kell fordítani a

(Folytatás a 2. oldalon)

Kiemelkedő teljesítményével

a szombathelyi vasútigazgatóság nyerte a vándorzászlót

Vezérigazgatói elismerésben részesült a második helyezett szegedi vasútigagatóság, 5 üzem és 7 építési főnökség

A vasút területén az országos igények és a szolgálati helyek kezdeményezései alapján még az év elején meghatározták a jubileumi munkaverseny irányelveit. A MÁV Vezérigazgatóság és a Vasutasok Szakszervezete Elnökségének felhívását a *Hivatalos Lap* 1970. évi 3. számában tették közzé. Ugyanebben a számban szabályozták a jubileumi munkaverseny anyagi és erkölcsi elismerésének formáit. A szabályozás értelmében, *a féléves értékelés alapján vezérigazgatói elismerés adományozható a legjobb eredményeket elérő üzemek és építési főnökségek részére.*

Mint már ismeretes, a vasút 1970. első félévi eredményei

több fontosabb mutatónál kedvezően alakultak. Az áruszállítási tervet például túlteljesítettük, mégsem tudtunk eleget tenni a jelentkező szállítási igényeknek.

A hosszú, zord téli időjárás miatt elmaradt előszállítások, a mintegy két hónapig tartó árvízi védekezés, valamint az árvízkárok helyreállításához szükséges építőanyag nagy mennyiségű jelentkezése *rendkívül nehéz feladat elé állította a vasutat.* Különösen sok probléma jelentkezett az első félév utolsó hónapjában, júniusban. Ekkor a belföldi kocsiigényes operatív árutonna-előirányzatnál 0,5 százalékos lemaradás jelentkezett.

A hálózati eredmények növelésének *évek óta hatékony eszköze a vasútigazgatóságok munkaversenye.* Éppen ezért az igazgatóságok jó vagy rossz munkája érzékenyen érinti a vasútüzem összesített eredményeit.

A kiadott célkitűzések alapján a vasútigazgatóságok első félévi összesített eredménye az alábbiak szerint alakult:

Budapesti vasútigazgatóság	100,04%
Debreceni vasútigazgatóság	99,29%
Miskolci vasútigazgatóság	103,35%
Pécsi vasútigazgatóság	101,19%
Szegedi vasútigazgatóság	104,45%
Szombathelyi vasútigazgatóság	104,66%

A szombathelyi vasútigazgatóság a 104,66 százalékos eredményével elnyerte

a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium és a Vasutasok Szakszervezete Központi Vezetőségének vörös vándorzászlaját a vele járó 400 ezer forint jutalommal.

A második helyezett szegedi vasútigazgatóság, amely csupán 0,21 százalékkal maradt el a szombathelyiek mögött, *vezérigazgatói elismerésben és 200 ezer forint jutalomban részesült.*

A felszabadulási munkaversenyben 1970. első felében elért kiemelkedő teljesítményeikért az alábbi üzemek és építési főnökségek részesültek vezérigazgatói elismerésben:

Landler Jenő Járműjavító Üzem, Szombathelyi Járműjavító Üzem, Dunakeszi Járműjavító Üzem, MÁV Kitérőgyártó Üzem Gyöngyös, MÁV Építőgépjavító Üzem Jászkisér, MÁV Celldömölki Építési Főnökség, MÁV Hídépítési Főnökség, MÁV Szentesi Építési Főnökség, Budapesti Építési Főnökség, MÁV Magasépítési Főnökség, MÁV Debreceni Építési Főnökség, Távközlő- és Biztosítóberendezési Építési Főnökség.

(vf)

★

A vándorzászlót lapzárta után, augusztus 13-án *Szücs Zoltán*, MÁV vezérigazgató-helyettes és *Gulyás János*, a vasutasszakszervezet titkára adta át a szombathelyi igazgatóság vezetőinek. *(Az ünnepségre, illetőleg az igazgatóság eredményeinek méltatására lapunk következő számában még visszatérünk.).*

ALKOTMÁNYUNK ÜNNEPÉN

Külsőségeiben is látványos ünnep hazánkban augusztus 20-a, az alkotmány napja. A vidámság, felszabadultság mellett azonban gazdag tartalma is van ünnepségeinknek, s ez a tény emeli igazán az alkotmány ünnepének fényét.

Ez az esztendő különösen jelentős, hiszen *ebben az évben ünnepeljük I. István király születésének ezredik évfordulóját is.* Szocialista államunk és társadalmunk természetes tisztelettel emlékezik meg e napról. Arról az István királyról emlékezünk meg, aki a központosított magyar állam alapjait rakta le, aki *felismerte azt a történelmi szükségszerűséget, hogy elvész az a nép, amely nem hozza létre saját, önálló államiságát.* A Kárpátok ölelte új haza meg-megújuló külső támadások célpontja lett, belül pedig olyan maradi erők védték az önmagát már túlélt pásztortársadalmat, akikkel szemben István király zsenialitására volt szükség, emberi és uralkodói erejére, akaratára. A szomszédos német—római császársággal szemben olyan erőt kellett létrehozni, amely képes megvédeni a nemzeti függetlenséget. Államiságunk kezdetétől fogva állandóan küzdenünk kellett függetlenségünkért. *Az István kori állam erőszakra épülő kizsákmányoló állam volt, de nélküle nem léphetett volna nemzetünk magasabb osztályba.*

Az elmúlt ezer esztendő függetlenségünkért folytatott keserves harcok jegyében telt el. *Az 1949. augusztus 20-án megszületett alkotmányban a felszabadulás óta eltelt négy év alapvető politikai, társadalmi és gazdasági változásai értek alaptörvénnyé.* Alkotmányunk — birtoklevél lett, melynek tanúsága szerint az országot egyetlen jogos gazdája, a nép vette örök tulajdonba!

Alkotmányunk a társadalom alapjának a munkát jelentette ki, a hatalom birtokosának pedig a munkásembert deklarálta. *Életünk alaptörvényévé a munkáshatalom eszméit rögzítette. 1949 óta huszonegy esztendő telt el, s ezalatt történelmi átalakulások mentek végbe népünk életében. Hazánkban a szocialista viszonyok váltak uralkodóvá.* A tudományos—műszaki forradalom korát éljük, a népgazdaság minden területén korszerű irányítási és tervezési módszereket vezettünk be, a szocialista demokrácia pedig elidegeníthetetlen része lett szocializmust építő országunknak. *Alkotmányunk a békés építő munkára mozgósít, azt vallja, hogy az új Magyarország felépítésének valóra váltása elválaszthatatlan a béke védelmétől.* Alkotmányunk nemzetközileg is jelentős okmány, nemzetközi kötelezettségeket is jelent számunkra. Annak szellemében államdóan erősítjük kapcsolatainkat a Szovjetunióval és a többi szocialista országgal, szolidárisak vagyunk a tőkésországokban harcoló munkástestvéreinkkel, a nemzeti felszabadító mozgalmakkal, hívei vagyunk a különböző társadalmi rendszerű államok békés egymás mellett élésének, harcolunk az imperializmus ellen, a világháború veszélyének elhárításáért. Pártunk és kormányunk külpolitikai tevékenysége számos jelentős kezdeményezéssel adta tanújelét e politikának.

Ma is irányadóak számunkra alkotmányunk megállapításai, azonban az eltelt huszonegy esztendő alatt olyan alapvető változások történtek, amelyek szükségessé teszik e változások rögzítését s a jövő perspektívájának megfelelő, azt meghatározó alkotmány kidolgozását. *A közelgő pártkongresszus megvitatja fejlődésünk legfontosabb kérdéseit, s ennek szellemében kerül sor az 1949-ben elfogadott alkotmányunk módosítására.*

A felszabadulás negyedszázados évfordulójának évében augusztus 20-a külön jelentőséggel bír a felszabadult, vidám ünnepségekben eddigi eredményeink tükröződnek. *A mostani kenyérszegés a jövő kenyerét is hivatott biztosítani a joggal ünneplő szocialista Magyarországnak.*

ÖREGEK NAPJA

A győri vasutas művelődési otthonban *július 26-án öregek napja keretében megvendégelték a 70 év feletti nyugdíjas vasutasokat.* A nyugdíjas csoport összefogva a tényleges dolgozók szakszervezeti bizottságaival, mintegy 150 idős vasutasnak szerzett feledhetetlen délutánt. A megjelenteket *Somogyi Lajos*, az állomás szakszervezeti bizottságának titkára köszöntötte, majd az Utasellátó győri üzemegységének KISZ-fiataljai szolgálták fel az ételt és italt. Az öregek népi zenekar muzsikája mellett szórakoztak, beszélgettek a régi emlékekről, vasúti múltjukról.

Teljesült a régi kívánság

Menetkedvezmény a vasúton dolgozó nők férjének

Több mint két évtizedes jogos igény teljesült azzal, hogy *augusztus 1-től a vasúton dolgozó nők férjei is megkapják az utazási kedvezményt.*

A szakszervezethez érkezett ilyen irányú kérelmek száma fel sem mérhető. Központi vezetőségi üléseken, kongresszusokon született határozat kötelezte a vezető szerveket, hogy járjanak el a kérdés megnyugtató rendezése ügyében. Végre megtörtént a jogos kívánság teljesítése.

Mint lapunk előző számában hírül adtuk, az erről szóló rendelet a *Hivatalos Lap 31.* számában megjelent. A kedvezmény igénybevételére jogosultak az alkalmazásban álló nőkön kívül a nyugállományban levő, volt MÁV női alkalmazottak férjei is addig, amíg a nyugellátott nőt menetkedvezmény megilleti.

Az igényjogosulttá vált férjeket ugyanaz a kocsiosztály illeti meg, mint feleségeiket. A kedvezmény a férjek esetében a külföldi vasutakra nem terjed ki.

Vendégek Irakból

Szakszervezetünk meghívására az Iraki Vasutas Szakszervezet két vezetője, *Hamid Said elnök* és *Ali K. Ismail*, a központi vezetőség tagja, augusztus 1-től 7-ig egy hetet töltött hazánkban. A vendégek a tanulmányút keretében több vasúti szolgálati helyet és szociális létesítményt tekintettek meg.

Az iraki delegáció a szakszervezet központjában tett látogatás alkalmával megbeszélést folytatott *Gulyás János* titkárral. Kölcsönösen tájékoztatták egymást a két szakszervezet munkájáról, a vasutasok érdekében kifejtett tevékenységéről.



Gulyás János titkár megbeszélést folytat az iraki delegációval.
(Márton Emese felvétele)

Vasútvonalakat, hidat rongált meg a felhőszakadás

A napokon keresztül tartó zivataros időjárás, a szokatlan felhőszakadás, zavarokat okozott a vasúti közlekedésben is. A *miskolci* és a *pécsi igazgatóságok* területein öntött el pályákat a víz, ezért egyes vonalszakaszokon hosszabb-rövidebb ideig szünetelt a vasúti vonatforgalom. *Eger* és *Maklár* között átfolyt a víz a vasúti vágányok fölött, ezért a teherforgalmat leállították és a személyvonatok csak lépésben haladhattak át. Zavarokat okozott a lezúduló víztömeg *Rétszilas—Mezőfalva*, *Alap—Nagykarácsony* között is. A felvonuló pályafenntartási dolgozók egy nap alatt erősítették meg a pályákat.

Súlyosabb kárt okozott viszont a felhőszakadás a *Kaposmérő—Középrigóc* közötti vonalon, ahol *Bárdudvarnok* mellett egy hat méter nyílású vasszerkezetű vasúti híd pilléreit mosta alá az átzúduló víz. *A híd olyan súlyosan megrongálódott, hogy a forgalmat le kellett állítani.* A pillérek kimozdultak a helyükből és ezért provizóriumot kellett építeni.

Az ország más részéből egy megfelelő hídprovizóriumot szállítottak a helyszínre és azt daru segítségével emelték be. A beemelést, illetőleg az alátámasztást, valamint a vágányok átvezetését és bekötését három nap alatt végezték el a vasúti hidászok. A munkák idején a személyforgalmat átszállással, autóbuszok beiktatásával bonyolították le.

1970. november 15. és 1971. május 10. között

újjá kell választani a szakszervezeti szerveket

A nők és a fiatalok élet- és munkakörülményeiről, valamint a szakszervezeti szervek választásáról tárgyalt a központi vezetőség

(Folytatás az 1. oldalról)

velük való foglalkozásra. A szocialista brigádok nyújtsanak segítséget az ipari tanulók szakmai szeretetének elmélyítéséhez.

A gazdasági vezetőknek biztosítani kell, hogy az ifjú szakmunkás tanulók a balesetmegelőzés érdekében *felügyelet nélkül ne dolgozzanak.* Ezt a szakszervezeti szervek fokozottan ellenőrizzék. A vasúti *főosztály teremtse meg a korszerű tanműhelyek létesítésének lehetőségét.* A szakszervezeti szerveknek ellenőrizniük kell az új szakmunkásképzésről szóló törvény betartását, a szakmunkásképzés reformjának végrehajtását. *Segítsék elő, hogy az utolsó éves szakmunkástanulók differenciáltan szakmunkás órabérben, vagy teljesítménybérben dolgozzanak.*

Megfelelő kapcsolatot kell kiépíteni a vasúti főosztályhoz tartozó közép- és felsőfokú szakiskolák és a szakszervezet között. *A végzős növendékekkel meg kell ismertetni a szakszervezet szerepét, jelentőségét.*

Nagyobb figyelmet a fiatalokra

A központi vezetőség közgazdasági osztálya 1971 első felében mérje fel a vasút területén az ifjúság minden rétegét érintően a bérhelyzetet. A tapasztalatok alapján meg kell határozni a szakszervezeti szervekre háruló ez irányú feladatokat. *Az 1971—75. évi kollektív szerződés megkötésénél a szakszervezeti szervek kiemelten foglalkozzanak a fiatalok anyagi elismerésével.* Ellenőrizzék rendszeresen a fiatalokra vonatkozó törvények és rendeletek betartását.

A vasúton dolgozó fiatalok szociális helyzetének javítása érdekében javasolják, *hogy az illetékes szervek mérjék fel az ifjúság lakáshelyzetét.* Teremtsék meg az anyagi feltételét a reális igények gyorsabb ütemű kielégítésének.

Fokozott gondot kell fordítani a munkásszállások kulturális és szociális felszereléseinek javítására. A fiatalok részére — ahol lehetőség van — klubokat kell létrehozni. Mérjék fel a szakszervezeti szervek a hétvégi pihenő iránt érdeklődő fiatalok igényét és a lehetőség szerinti kielégítését az eddiginél fokozottabban szorgalmazzák. *Rendszeresen ellenőrizzék a fiatalok balesetelhárítási oktatását,* azt, hogy az életkori sajátosságokat az oktatók vegyék figyelembe.

El kell érni, hogy a fiatalok bátrabban politizáljanak. Változatos módszerekkel meg kell szerettetni a fiatalokkal a vasutat, a szakmát, a munkahelyet és a dolgozó kollektívát. A népszerű és megbecsült idősebb dolgozók vegyenek részt az ifjúság rendezvényein. A szakszervezeti bizottságok a fiatalok szakszervezeti politikai iskolákba való fokozottabb bevonásán túl biztosítsák az időszerű tematika tárgyalását és a vitaképes, képzett előadókat. Az ismeretterjesztő éves programok összeállításánál figyelembe kell venni a fiatalokat érdeklő témaköröket. Legalább csomópontonként *ifjúsági akadémiát* kell részükre szervezni.

A központi vezetőség mellett létre kell hozni 11 taggal az ifjúsági bizottságot. Az apparátusban egy főt az ifjúsági felelősi tevékenységgel kell megbízni.

Az1971-es szakszervezeti választások során *a területi bizottságok mellett létre kell hozni a 3—5 fős ifjúsági bizottságot.* Vállalatoknál és azoknál a szakszervezeti bizottságoknál, amelyeknél az ifjúság létszáma meghaladja a 100 főt, *ifjúsági felelőst kell beállítani.* Az ifjúsági felelős legyen tagja a vállalati, illetve szakszervezeti bizottságnak.

A területi bizottságok, a vállalati és üzemi szakszervezeti bizottságok *1970. december 30-ig testületi ülésen tárgyalják meg az ifjúság helyzetét,* a továbbiakban pedig éves munkatervükbe építsék be az ifjúság heyzetével való foglalkozást.

A központi vezetőség állásfoglalása alapján a területi bizottságok dolgozzák ki a sajátos feladatokat, s azokat a második félév során taggyűléseken tűzzék napirendre, vitassák meg, s tegyék meg a szükséges intézkedéseket az ifjúsági bizottságok létrehozására, az ifjúsági felelősök kijelölésére és működésük meghatározására.

Tervszerűbb központi és helyi intézkedéseket

A központi vezetőség az MSZMP Központi Bizottsága 1970 februári — a nők politikai, gazdasági, szociális helyzetére vonatkozó — határozata, valamint a SZOT állásfoglalása alapján tárgyalta *a vasúton dolgozó nők élet- és munkakörülményeivel, nevelésével, érdekvédelmével kapcsolatos tapasztalatokról szóló jelentést.*

Élénk vita után a témára vonatkozó állásfoglalást hagyott jóvá, amely alapját képezi a szakszervezeti szervek munkájának. Az állásfoglalás legjelentősebb részeit az alábbiakban ismertetjük.

A jövőben összehangoltabb, tervszerűbb központi és helyi intézkedésre, valamint *hatékonyabb politikai nevelő munkára van szükség* ahhoz, hogy a nők egyenjogúsága mind teljesebben megvalósuljon, hogy a nők vasúton való foglalkoztatása, családi és anyai hivatásuk minél kiegyensúlyozottabb legyen.

A központi vezetőség, a területi bizottságok, a vállalati és munkahelyi szakszervezeti bizottságok rendszeresen ellenőrizzék és kérjék számon az illetékes gazdasági vezetőktől a nőkre és anyákra vonatkozó törvények és rendeletek betartását. Hatékony intézkedést kell tenni annak érdekében, hogy érvényesüljön az *„egyenlő munkáért, egyenlő bért"* elv.

A szakszervezet a VIII. kongresszusig mérje fel a vasúton dolgozó nők bérhelyzetét és tegyen javaslatot a problémák megoldására. Bérfejlesztés, bérbesorolás esetén fokozottan figyelemmel kell kísérni, hogy a nőket illetően *érvényesüljön a szocialista bérezés elve.*

Az illetékes szervek mérjék fel a nők termelésbe és vezetésbe való bevonásának nagyobb lehetőségét. Érvényre kell juttatni, hogy a szakvonali káderfejlesztési tervben a vasúton dolgozó nők arányuknak és rátermettségüknek megfelelően kapjanak helyet a továbbképzésben, részesüljenek vezetői kinevezésben.

Javaslatot kell tenni a dolgozó nők életkörülményeinek legjobban megfelelő képzési, továbbképzési formák kialakítására és a tanulás helyi feltételeinek biztosítására. *Kedvezmények adásával is elő kell segíteni a továbbképzésbe való fokozottabb bevonásukat.*

A nők munkakörülményeinek és szociális helyzetének javítását *céltudatos programként kell beépíteni a vasút negyedik 5 éves tervébe.* El kell érni, hogy az MSZMP KB által feltárt — a vasút területén általunk is ismert — nőket érintő problémák megoldását célzó elképzelések koncentráltabban legyenek megtalálhatók a vasút távlati éves terveiben, a kollektív szerződésben.

Azokon a munkaterületeken, ahol a nők 12/24-es fordulószolgálatot teljesítenek, *a szakszervezet a vasúti főosztály illetékes szakosztályaival 1971 júniusáig vizsgálja meg az ilyen beosztásban dolgozó nők leterheltségét,* esetleges változtatásokkal kapcsolatos véleményüket, azután határozzák meg a szükséges intézkedések körét és módozatait.

Több korszerű gyermekintézményt

A dolgozó édesanyák gondjainak könnyítése érdekében a központi vezetőségnek befolyást kell gyakorolnia arra, hogy a vasút területén *a gyermekintézményeket korszerűsítsék, bővítsék.* Az illetékes tanácsi szervekkel koordináljon a vasút a gyermekek elhelyezésének biztosítása érdekében.

A központi vezetőség mellett működő nőbizottság 1970 decemberéig vizsgálja meg a gyermeküket egyedül nevelő nők helyzete további javításának lehetőségét, a sokgyermekes családok anyagi támogatásának módozatait.

A szakszervezeti bizottságok fontos feladata, hogy *a gyermekgondozási segélyt igénybe vevő — átmenetileg a háztartásban maradó — édesanyákkal rendszeresen törődjön,* segítse problémáik megoldását, valamint, hogy megmaradjon a munkahellyel az állandó kapcsolatuk.

A szakszervezeti bizottságok az igényeket és a helyi lehetőségeket figyelembe véve tegyenek javaslatot a szolgálati vezetésnek a dolgozó anyák családellátási gondjainak megkönnyítésére. *Például iskolai szünetben nyugdíjasok bevonásával szervezzék meg azoknak a gyermekeknek a felügyeletét, akiknek szülei ezt más módon biztosítani nem tudják.* Ahol a kapacitás elbírja, a családtagok étkeztetését az üzemi konyhán biztosítsák, az üzemi mosodával segítsék a háztartási munka megkönnyítését.

A kultúrnevelési és sportosztály dolgozza ki a nők között végzendő nevelő munka formáinak és eszközeinek hatékonyabb továbbfejlesztését. A kultúrintézmények adottságait kihasználva lehetővé kell tenni, hogy sokoldalú szakköri foglalkozás megszervezésével — különösen az iskolaszünetek idején — minél több vasutas gyerek — szabadidejét hasznosan töltve — szórakozva tanulhasson.

Fokozni kell minden szinten a dolgozó nők bevonását a szakszervezet vezető testületeibe. Az eddiginél nagyobb gondot kell fordítani a női tisztségviselők. aktívák képzésére, továbbképzésére. Nagyobb számmal kell őket beiskolázni a szakszervezeti központ által szervezett továbbképző tanfolyamokra és a központi szakszervezeti iskolákra. A nőfelelősök részére bentlakásos tanfolyamot kell szervezni.

A központi vezetőség mellett létre kell hozni 13 fővel a nőbizottságot. A szakszervezeti központban egy önálló nőfelelősi státuszt kell biztosítani. Valamennyi területi bizottságnál a választott vezető testületek mellett *nőbizottságot kell létrehozni. 7—9 fővel.* Valamennyi szakszervezeti bizottság mellett, ahol a foglalkoztatott nők száma meghaladja az 50 főt, nőbizottságot kell létrehozni, vagy a meglevőt megerősíteni. *A nőbizottság száma a nődolgozók számától függően 3—5 fő legyen.*

A választások „menetrendje"

A központi vezetőségi ülés napirendjének harmadik pontja a szakszervezet vezető szervei újraválasztásának megtárgyalása volt.

A SZOT Elnökségének 1970. március 2-i határozata alapján 1970. november 15 és 1971 *május 10 között újjá kell választani az összes választott szakszervezeti szervet és tisztségviselőt,* a bizalmiaktól a Szakszervezetek Országos Tanácsáig.

1970. november 15. és 1971. január 31. között a vállalati, üzemi, intézményi szakszervezeti szervek megválasztására kerül sor.

1971. január 31. és március 1. között a középszervek, területi bizottságok választása történik.

1971. március 1—15. között kerül összehívásra a Vasutasok Szakszervezetének VIII. kongresszusa.

1971. május 5—9 között ülésezik a Magyar Szakszervezetek XXII. kongresszusa.

A központi vezetőség által elfogadott irányelv a választások főbb célkitűzéseit az alábbiakban szabja meg.

A szakszervezeti választások politikai tartalmát az MSZMP X. kongresszusának irányelvei, valamint a szakszervezetek XXI. kongresszusának határozata szabja meg.

A választott szakszervezeti szervek — minden szinten — *mélyrehatóan értékeljék a szakszervezetek XXI., a Vasutasok Szakszervezete VII. kongresszusán, valamint az adott terület, üzem, intézmény legutóbbi választásán hozott határozatok végrehajtását.* Elemezzék a szervezett dolgozók, azon belül a különböző rétegek helyzetének alakulását, reális problémáit, törekvéseit, a fejlődés eredményeit, ellentmondásait. Ennek alapján számoljanak be a tagságnak a végzett munkáról és figyelembe véve a szocializmus teljes felépítésének soron levő feladatait, határozzák meg a további feladatokat.

Foglaljanak állást a vasutas dolgozókat érintő legfontosabb kérdésekben. Tegyenek intézkedéseket annak érdekében, hogy a szakszervezetek munkájában az elmúlt években bekövetkezett fejlődés tovább erősödjön, hogy tevékenységük minden területen a társadalom és a tagság igényével összhangban fejlődjék. *Politikai, szervezeti erejük növelésével. munkájuk szocialista jellegének erősítésével még hatékonyabban vegyenek részt a társadalmi célkitűzések megvalósításában.*

Határozottabban éljenek jogaikkal

Nevelő és termelést segítő, gazdasági szervező, mozgósító munkájuk továbbfejlesztése mellett *határozottabban éljenek — minden szinten — meglevő jogaikkal.* Fejlesszék tovább az egyéni, csoport és társadalmi érdekek egyeztetését, összehangolását és képviseletét, érdekvédelmi tevékenységüket.

Következetesebben őrködjenek és szerezzenek érvényt a dolgozók élet- és munkakörülményeit szabályozó rendeletek, törvények betartásának.

A népgazdasági. területi, helyi erőforrások figyelembevételével segítsék elő az adott munkahelv, szolgálati ág dolgozói legfontosabb problémáinak tervszerű megoldását. *A választásoknak szolgálniok kell az MSZMP X. kongresszusa határozataiból és a negyedik ötéves terv feladataiból adódó szakszervezeti tennivalók konkrét meghatározását, széles körű ismertetését és az azokból következő 1971. évi feladatok megvalósítását.*

A káderpolitikai alapelvek figyelembevételével törekedni kell az összes választott vezető testület káderösszetételének javítására. A vezető szervekbe politikailag szilárd, a szocializmus iránt felelősséget érző olyan szakszervezeti tagokat kell választani, akik értik és érvényesíteni tudják a párt politikáját, élvezik a dolgozók bizalmát, támogatását, vezetőkészséggel és tekintéllyel rendelkeznek.

Biztosítani kell, hogy a választott vezető testületekben a dolgozók minden rétege arányának megfelelően legyen képviselve. Nagyobb figyelmet kell fordítani és konkrét intézkedéseket tenni annak érdekében, *hogy mind a szélesebb vezető testületekben, mind a szűkebb operatív választott szervekben arányuknak megfelelően legyenek választva fizikai munkások, nők és fiatalok.*

Azokat a régi szervezett dolgozókat és tisztségviselőket, akik eddig is áldozatkészen és jól dolgoztak, javasolják újraválasztani.

A felsőbb szervekben növelni kell az alsóbb szintű szakszervezeti szervek választott vezetői és tagjai részvételének arányát.

A szakszervezeti demokrácia továbbfejlesztésével biztosítani kell, hogy *tovább erősödjön a szervezett dolgozók felelőssége, részvétele és meghatározó szerepe* a vezető szervek és tisztségviselők újjáválasztásában.

A politikai munka javításával, a szakszervezeti munka nyilvánosságával biztosítani kell a szervezett vasutas dolgozók aktív részvételét az egész választási periódusban. *Erősíteni kell a választott vezető szervek és a tagság kapcsolatát.* fejleszteni az együttműködést a mozgalmi szervekkel. a gazdasági vezetőkkel.

A szakszervezeti választások előkészítését és megtartását szorosan össze kell kapcsolni a szakszervezeti mozgalom előtt álló egyéb feladatokkal. Ügyelni kell arra, hogy az előkészítő munka mentes legyen az öncélúságtól, a befelé fordulástól.

A választás elveivel. technikai lebonyolításával lapunk következő számaiban részletesen foglalkozunk.

Vietnami vendég a budapesti területi bizottságon



Lien Hoa Ngo Thi Phu a vietnami lányok, asszonyok harcáról beszél.
(Balogh Lajos felvétele)

Bensőséges szolidaritási nőtalálkozóra került sor a Vasutasok Szakszervezete Budapesti Területi Bizottságán. A Hazafias Népfront vendégeként hazánkban tartózkodó *dr. Trinh Dinh Thao* jogászprofesszornak, a Nemzeti Demokratikus Békeerők Szövetsége elnökének, a DVK ideiglenes forradalmi kormánya konzultatív tanácsa elnökének felesége, *Lien Hoa Ngo Thi Phu* asszony látogatott el a területi bizottságra.

Rékasi István, a területi bizottság titkára, meleghangú üdvözlő beszédében köszöntötte a kedves vendéget és rajta keresztül a vietnami nőket, tolmácsolva a vasutas dolgozók sok tízezres táborának őszinte rokonszenvét a szabadságért és haladásért küzdő vietnami nép mellett.

— *A magyar vasutasok, nők és férfiak egyaránt* — hangsúlyozta Rékasi István —, *azontúl, hogy mély rokonszenvvel és együttérzéssel kísérik figyelemmel a vietnami nép hősi harcát, minden tőlük telhetőt megtesznek az igaz ügy támogatására.* A tömegeket megmozgató rokonszenvtüntetésektől kezdve az anyagi segítségen át a kulturális programokig ott találhatók a vasutasok, ahol segíteni lehet a vietnami nép hősies küzdelmét, igaz ügyét.

Lien Hoa Ngo Thi Phu aszszony megrázó beszédében tájékoztatta a részvevőket arról a hősies harcról és helytállásról, amivel *a vietnami nők kiveszik részüket az amerikaiak és a bábrezsim elleni küzdelemből,* a termelésből, a családi élet mindennapi nehézségeiből egyaránt.

A beszámoló és a bemutatott képek alapján szinte megelevenedtek a hős vietnami lányok és asszonyok, akik fegyverrel a kézben küzdenek az egységes, szabad, demokratikus Vietnamért.

A kötetlen, órákig tartó baráti beszélgetés még közelebb hozta egymáshoz a magyar és vietnami nőket. Körbejártak a hős vietnami asszonyokról fényképei, akik ezer kilométerekre tőlünk *szinte emberfeletti hősiességgel harcolnak szabadságukért,* egy új haladó társadalom megteremtéséért.

A találkozó részvevői mély szeretettel vették körül a távollétében halálra ítélt Trinh Dinh Thao professzor kedves, törékeny feleségét, aki férjével együtt harcol a vietnami nép győzelméért.

A vendégek és a területi bizottság ajándékainak átadásával zárult az a találkozó, amit joggal nevezhetünk — mind formai, mind tartalmi szempontból egyaránt — feledhetetlennek.

b. l.

Jól dolgozó képzőművészeti szakkör

A szombathelyi járműjavító üzem képzőművészeti szakköre 1963-ban alakult 10 fővel *Murány Nándor* képzőművész és nyugalmazott tanár közreműködésével. A szakkör akkor az *Ady Művelődési Otthonban* kapott helyet. Az alapító tagok fáradságos munkával teremtették meg azokat a feltételeket és saját maguk készítették el szükséges eszközeiket. Két évvel később Murány Nándor halála után *Radnóti Kovács Árpád* képzőművész-tanár vette át a szakkör vezetését. A régi helyiséget lebontották ugyan, de a területi bizottság anyagi segítségével a járműjavító művelődési otthonában helyet kaptak a szakkör tagjai.

A szakkör azóta ott dolgozik. Tagjai között megtalálható lakatos. óvónő, tanuló, nyugdíjas és háztartásbeli is. Legutóbb a felszabadulás 25. évfordulójára rendeztek kiállítást.

A „múló idő" pénzbe kerül

A Gazdasági Bizottság határozata sok tennivalót ró a vasútra

A népgazdaság 1970-ben különösen nagy szállítási igényeket támaszt a vasúttal szemben. Ezek gyors, gazdaságos lebonyolítása a kocsiforduló idő megrövidítésének függvénye. Ezt a célt szolgálta a *Gazdasági Bizottságnak* a közelmúltban hozott határozata a teherkocsi-forduló meggyorsításáról.

Előljáróban leszögezzük, hogy *a határozat nem a vasút megsegítéséért, hanem a népgazdaság szállítási igényeinek maradéktalan kielégítéséért született.* A kocsiálláspénz jelentős felemeléséből a MÁV-nak egyetlen fillér haszna sem lehet, hiszen a többlet összeget a Pénzügyminisztérium zárolt számlájára fizeti be a vasút. Arról van tehát szó, hogy gazdasági ösztönzőkkel és más hatékony eszközökkel biztosítja a Gazdasági Bizottság határozata az állami érdekek érvényesülését.

Be kell tartani a határidőket

Természetes, hogy a határozat sok tennivalót ró a vasútra is. *A vállalatok nem fogják „elnézni" a MÁV hibájából történő kocsiácsorgásokat, az előjelentések elmulasztásából fakadó károkat. Tudomásul kell venni, hogy a „múló idő" pénzbe kerül, mégpedig nem csekély összegbe.* Mi azt szeretnénk, ha mind a vasút, mind a szállíttató felek úgy dolgoznának, hogy ne kerülhessen sor felemelt kocsiálláspénz elszámolására — vagyis mindkét fél betartaná a határidőket. Erről beszélt *Lindner József* vezérigazgatóhelyettes a vasútigazgatóságok vezetői, párt- és szakszervezeti funkcionáriusai előtt.

A Gazdasági Bizottság határozatával kapcsolatban a vasutasoknak tudniok kell, *hogy a rakodási idő általános, vagy ettől eltérő szabályozása nem változik.* Ahol a vasút a díjszabásszerű kocsiálláspénzt számítja, ott az új összegű díjkategóriákat kell alkalmazni. Ha a rakodási időket az általánostól eltérő feltételek és díjösszegek külön megállapodásban szabályozzák, akkor az egy díjkategóriás esetekben a megállapodás alapján beszedhető díjakat hatszoros összegben állapítják meg. A két díjkategóriás esetekben áttérnek a három kategória alkalmazására. Ez pedig a következő: *a 24 órát meg nem haladó késedelem esetén a kocsiálláspénz összege 12 forintról 24 forintra emelkedik. A 24 órát meghaladó késedelem esetén a kocsiálláspénz 16-ról 100 forintra emelkedik. 48 órás késedelem esetén 20 forintról 200 forintra nő a kocsiálláspénz összege.* Az állomások rakterületén kirakott, de el nem szállított áruért ötszörös felkért kell fizetni. Az iparvágányokon való engedély nélküli megrakás esetén a MÁV *tizszeres kocsibért* köteles felszámolni.

Többen felteszik a kérdést, meddig érvényes ez a rendelkezés? *A Gazdasági Bizottság határozata szerint 1970. augusztus 15-től 1971. február 28-ig marad érvényben.* Számítani lehet tehát arra, hogy az őszi forgalom időszakában jelentősen meggyorsul a kocsiforduló és jobban eleget tehet a vasút népgazdasági kötelezettségeinek.

Számítások szerint a Gazdasági Bizottság határozata nyomán *naponta legalább 2000—3000 kocsival fognak országszerte többet ki- és berakni.*

Megfontolt intézkedéseket!

Milyen feladatokat jelent ez a vasút számára?

Előrelátható, gondosan megfontolt intézkedések egész sorát kell tenni ahhoz, hogy áruszállítási rendszerünket felülvizsgálva *meggyorsítsuk és valóban menetrendszerűvé tegyük a MÁV munkáját.* Igen fontos azt is leszögezni, hogy a díjak felemelése nem jelenti a kereskedelmi szemléletű üzemvitel feloldását. Ellenkezőleg, *arra kell törekedni, hogy emeljük a szolgáltatások színvonalát.* Amint erre már utaltunk, a fuvaroztatók éberen fogják figyelni a vasút munkáját, nehogy hibáinkból kedvezőtlen anyagi helyzetbe kerüljenek.

Az előjelentő szolgálatot akár nyugdíjasok bevonásával is meg kell erősíteni. Értesítő szolgálatra pedig fiatalokat is lehet alkalmazni. *Meg kell gyorsítani a rendezőpályaudvarok elegyfeldolgozó munkáját. Minden eszközzel biztosítani kell az iparvágányok grafikonszerű kiszolgálását.*

A munkaerőhiány közismert. Részben az áruszállítás folyamatosságának biztosítása, részben a munkaerőhiány ellensúlyozása érdekében hozta a MÁV a fővárosi állomásokra és a záhonyi körzetre vonatkozó munkahelyi pótlék megállapításáról a rendeletet. Ennek részleteit olvasóink lapunk más helyén találják meg.

Politikai kérdés

A vasutasok sokat tehetnek azért, hogy fiatalok jöjjenek a MÁV-hoz dolgozni, hogy többen válasszák a vasutat élethivatásul. Ez is a legszorosabb összefüggésben van a vasút egész munkájával. Hangsúlyozzuk: *a népgazdaság szállítási igényeinek teljesítése jobban megköveteli a rendet és a fegyelmet a vasútnál — de a fuvaroztatóknál is —, mint eddig bármikor.* Az érkező küldeményeket a meghatározott időn belül be kell állítani, a feladott árut pedig a kijelentést követő első menettel ki kell húzni és a kocsik gyors továbbítását biztosítani kell. Az üzemi lehetőségek figyelembevételével a legmesszebbmenőkig ki kell elégíteni a szállítófelek igényeit és gondosan ápolni kell a jó viszonyt a vasút és a fuvaroztatók között. *A kocsiforduló idejének meggyorsítása politikai kérdéssé nőtt.* Éppen ezért a párt- és szakszervezeti alapszervek rendszeresen foglalkozzanak a Gazdasági Bizottság határozatának valóra váltásával. Szükségünk van persze a fuvaroztatók megértő készségére is, hogy a vasúti szállítások országos gondját megoldhassuk. Ehhez azonban kevés bármilyen határozat: *a vasutas dolgozók akarata és támogatása lesz a végrehajtás legfőbb záloga.*

Bermann István

Magasépítőink Csengerben



Csengerben szaporodnak az új házak
(Lőrincz János felvétele)

Csenger községben 130 lakóházat kell felépíteni az árvízkárosultak részére. A régi telkeken ez nem oldható meg az újabb árvízveszély nélkül, ezért a termelőszövetkezet majorjával szemben levő területet jelölték ki az új falunegyed megépítésére.

Ennek a hatalmas építési feladatnak az elvégzéséhez jelentős erőkkel vonultak fel a debreceni magasépítők, de meg kell jegyeznünk, hogy ez az építési egység tulajdonképpen csak a szervezését illetően tekinthető a debreceni igazgatósághoz tartozónak. Vezetőjük *Papp Lajos*, a debreceni igazgatóság II. osztályának magasépítési csoportvezetője, aki önként vállalta ezt a felelős külszolgálatot. Az egység művezetői és csoportvezetői a vasutas műszaki tisztképzőről kerültek a csengeri munkahelyre: önként vállalták az árvízkárosultak megsegítésére végzendő munkát. *Surányi Zoltán* Győrből, *Huszti István* Budapestről, *Erdei László, Magda András* és *Péter János* Miskolcról, *Balogh Sándor, Rácz Imre* és néhány társuk *Debrecenből* jött Csengerbe, hogy segítsenek a bajbajutottakon. Mellettük 107 vasútépítő katona és 250 építőtábort vállalt KISZ-fiatal dolgozik. Ők is az ország minden részéből jöttek, de a közös feladat, a lelkes munka hamar összekovácsolta a magasépítő egységet.

— *Június 29-én kezdtük a munkát itt, Csengeren* — mondotta Papp Lajos, amikor az építkezést meglátogatva vele is találkoztunk. — *Eddig 60 lakóház alapárkát ástuk ki és 58-at le is alapoztunk.* Anyaggal most már megfelelően ellátnak minket is, így gyorsan haladunk a falazással. Ezidáig hat épület került falegyenbe, és öt lakóházra már a tetőszerkezetet is felraktuk. A vasútépítő katonák igen nagy segítséget jelentenek. Harminc ács, ötven kőműves és öt vasbetonszerelő van közöttük, s itt kitűnő alkalmat kaptak szakmai gyakorlatuk fejlesztésére.

A munkálatokkal gyors ütemben haladnak, mert amennyire lehetséges, szalagszerű építési módszereket alkalmaznak. *Az „Sz—8" lakóháztípushoz, amelyből 36-ot kell felépíteniök, öt zsalukészletet állítottak elő,* ezeket folyamatosan felhasználják a lábazatkészítésnél. A tetőszerkezetek összeállítását, ami ugyancsak munkaigényes, kitűnően gépesítették.

— *Vállaltuk, hogy november 15-ig mindegyik épület lakható állapotban lesz* — mondták a magasépítők. Így még a tél beállta előtt jutnak biztos fedél alá a csengeri árvízkárosult családok.

L. J.

Gondosabb árukezelést

A vasút soha nem volt olyan nehéz kocsihelyzetben, mint a mostani időszakban. Éppen ezért gondosabb, megbízhatóbb munkára van szükség ahhoz, hogy a szállításra felkínált áru időbeni elfuvarozását biztosítani tudjuk. A hanyagság a vasútnál is selejtet eredményez. Ime két példa:

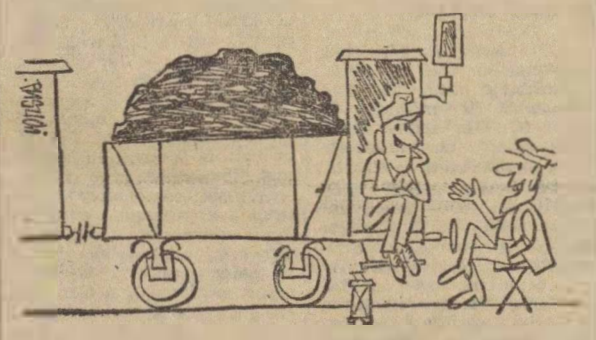
Nagykanizsán a 20551486770—6. sz. kocsiban bútort adtak fel Füzesgyarmat állomásra. Tévedésből a füzesabonyi iránypontszámot írták a bárcára. Ennek ellenére a kocsi elment *Szolnokig.* Itt már hiányzott a számadás, és a helytelen iránypont alapján — nem nézték meg a bárcán a rendeltetési állomást — elküldték a kocsit Füzesabonyba. Ennek következtében *a kocsi fölöslegesen 258 kilométert futott,* ezenkívül a fuvarozási határidőt is túlléptük, és ezért komoly összegű kötbért kell majd fizetnünk.

Szolnokon május 2-án a 02515529951—7. sz. kocsiban feladtak *Szendrőre* 18 darab betongerendát 15 600 kg súlyban. *Érkezéskor megdöbbenve állapították meg, hogy a kocsi üresen érkezett meg.* A selejtmunka következtében a kocsi 223 kilométert futott feleslegesen, és *a vasút 1923 forint fuvardíjtól esett el.*

Az ilyen esetek nem engedhetők meg akkor, amikor naponta több száz kocsit nem tudunk a fuvaroztatók részére kiállítani.

Bakó János
Miskolc

INDOKLÁS



— Amíg megérkezik a gép, elmagyarázom, mi az oka a géprevárásnak.

— Olyan keveset kell csak várni?

— Dehogy. Olyan hosszú a magyarázat.

(Pusztai Pál rajza)

Szertári szocialista brigádok

A *szombathelyi szertárfőnökségnél* töretlenül fejlődik a szocialista brigádmozgalom. Jelenleg *a szertár dolgozóinak mintegy 70 százaléka tevékenykedik a szocialista brigád cím elnyeréséért küzdő brigádokban.* Eddig öt brigád kapott bronz-, egy ezüst- és ugyancsak egy aranyjelvényt.

A szertárfőnökség szocialista brigádjai a vállalások teljesítésével nagymértékben elősegítik az anyagszerkezelési szakszolgálat munkáját. A főnökség vezetői rendkívüli munkák esetén is számíthatnak a szocialista brigádokra. A legutóbbi két évben például *685 órát forditottak társadalmi munkára.* Ezen belül 380 konténert raktak meg, illetve ki. Vagonba raktak 800 mázsa ócskavasat. Elkészítettek egy nagyméretű fedett garázst, melyben a szertár járműveit helyezték el, hogy csak a jelentősebb munkákat említsük.

Saruzók között a miskolci rendezőben

Száraz, perzselő meleg kínozza a szabadban dolgozókat. Árnyékban a hőmérséklet 30 fok, de itt a *miskolci rendező pályaudvaron* átforrósodott acélsínek között, a tűző napon már 45 fokot is mértek. *A meleg próbára teszi a vasutasokat.* A forgalom sodrásában, a szállítás frontján most különösen nehéz a dolguk.

A gurítódombról hangos dübörgéssel özönlik a kocsik áradata. Néhány perce kezdődött el a gurítás. Az irányítótorony hangszórója folyamatosan közli a tájékoztató adatokat:

— *A 15-re öt rakott gurul . . .: a 18-ra négy rakott . . .*

Tizenegyen egy műszakban

A 20—30 kilométerre felgyorsult vagonok sebességét a gurítódomb végén nagyhatású vágányfék-berendezés csökkenti. Innen, mintegy öt kilométeres sebességgel gurulnak tovább, de amikor az irányvágányokhoz érnek, ismét megközelítik a 15—20 kilométert. *Ha ilyen nagy sebességgel ütköznének az összeállításra váró szerelvényekkel, akkor súlyosan rongálódnának és összetörne az áru is.* Ezért az irányvágányok kijelölt térségében célfékezésre van szükség. Ezt a nehéz és veszélyes munkát végzik a saruzók.

Tizeneggyen dolgoznak egy műszakban. *Izmos, mozgékony emberek. Izzadtságtól nedves ruhájuk a testükhöz tapad, arcukat barnára sütötte a nap.* Munkaidejük jelentős részét az elegyrendezésre szolgáló irányvágányok között töltik. Kezükben az ék alakú sarukkal, feszülten várják a következő vagonokat. Néhány másodperc alatt kell dönteniük, hogy mikor helyezzék a sarut a vágányra. A fékezés csak úgy éri el célját, ha alkalmas pillanatban és helyen történik a saruzás. Ez a körülmény a közeledő kocsik sebességétől is függ.

Veszélyes munka

Lovász Barnabás már tizenhét éve dolgozik ebben a munkakörben. Gyakorlott saruzó. Éppen három darab négytengelyes kocsi megfékezésére készül. Az ék alakú saru biztos mozdulattal kerül a sínszálra, és a következő pillanatban éles csikorgással torpan meg a 200 tonnás súly lendülete. Izzadságtól gyöngyöző homlokát törölgetve lép mellém:

— *Nem könnyű a munkánk. Fáradsztó és veszélyes. Egy embernek 3—4 vágányra kell ügyelni. Ha megfutamodna néhány kocsi akkor . . . de erre még gondolni is rossz. Igy is előfordul néha, hogy a rohanó kocsi a sarut lelöki a sínről. Ilyenkor aztán megkezdődik a versenyfutás. Egy-egy műszak alatt 20 kilométert is gyalogolunk, futunk. Nyáron a meleg, télen pedig a csúszós pálya nehezíti a munkánkat* — mondja és már siet is tovább a következő vágányhoz, ahol újabb kocsik dübörögnek lefelé.

Pihenésre csak akkor jut idő, ha a gurítás szünetel. Egymás segítsége nélkül nem tudnánk elvégezni a feladatokat. *Kocsik alatt bújkálnak, futnak a vágányok között, cipelik a nehéz sarut.* Közben egymás testi épségére is ügyelnek. Egy könnyelmű mozdulat, vagy figyelmetlenség és máris megtörténhet a baleset. Teljes embert kívánó, veszélyes munka az övék.

Tapasztalt emberek

— *A legveszélyesebb pillanat, letenni a sarut a kerekek elé.* Különösen télen nehéz ez, amikor csúszik a pálya. Talán ezért is vannak egyre kevesebben, akik vállalják a mi munkánkat. Ha összetörik a kocsi, vagy megsérül az áru, akkor fizetni kell — mondja *Zagyi József* brigádvezető, aki már 15 éve vasutas.

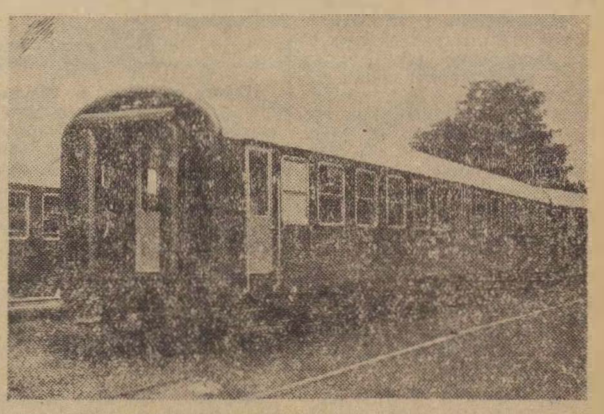
A brigád teljes létszáma 24 fő. *Sokat próbált, tapasztalt emberek.* A vasúti áruszállítás nélkülözhetetlen láncszemei ők. A létszámhiány náluk is állandó gondot jelent. Most is hat ember hiányzik még a brigádból. Ilyen körülmények között nehéz megoldani a közbeváltást, és problémát jelent a szabadságolás is. Kevés közöttük a fiatal — talán azért is, mert ott éjjel-nappal dolgozni kell.

Az állomás vezetői igyekeznek könnyíteni gondjaikon, *törődnek, foglalkoznak velük.* Megérdemlik, hiszen elismerésre méltó az a munka, amit a vasúti szállítás érdekében tesznek.

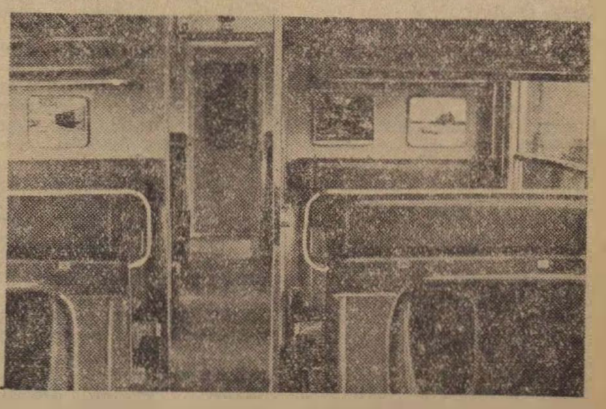
Kaszala Sándor

Készült Dunakeszin

A Dunakeszi Járműjavítóban 1958 óta gyártanak négytengelyes vasúti személykocsikat. Eddig a külön célokat szolgáló kocsikkal együtt 2000 új jármű hagyta el az üzemet.



A 80 üléses, 120 km/óra sebességre is alkalmas Bahv-kocsik jól bevált gyártmányai az üzemnek.



A kocsik belső elrendezése, a műbőrülések az utasok kényelmét szolgálják.

(Szönyi Lajos képriportja)

Egy személykocsi keservei

1970. III. 16-án születtem. *Nevem ABa 51 55 39 — 41 003 — 2.* Úgy gondoltam — évtizedekig szolgálom majd az utasokat, hogy sok ezer kilométert utazok csodálatos tájakon.

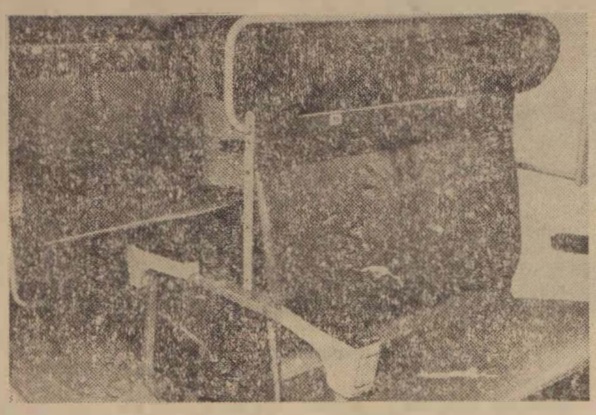
Azután egy szép napon rájöttem arra, hogy tévedtem. Pár napos voltam, amikor az első meglepetés ért. *A mosdóhelyiségbe lépett valaki. Azt hittem, hogy kezet akar mosni. Nem így történt. Neki az egész szappan kellett — tartóval együtt.* Sőt, úgy látszik a szeme nem bírta a fényt, mert a fali lámpát is leszerelte. Aztán egy másik személy a fülkébe lépett, és a lábát az ülésre tette. Láttam, hogy a többi utasnak nem tetszik. Az egyik valami megjegyzést is tett, de végülis nem történt semmi. *Tiszta voltam. De láttak valna akkor, amikor megérkeztem a végállomásra.*



Egy párnás kocsi fülkéje a vandál pusztítás után.

Úgy néztem ki, akár egy szemétdomb. Nem túlzok, valóban olyan voltam. Tervezőim elláttak hulladéktartóval, *de a szemét és a hulladék, az mégis a szőnyegen volt.* Így tértem nyugovóra a tárolóvágányon. Szerettem volna pihenni, de alig terítette ránk az éj a takaróját, ismét látogatót kaptam. *Zsebéből elővett egy kést és mint az őrült, esett üléseimnek, szabdalta, vágta, mint egy ámokfutó. Nekiesett* egy olvasólámpának, dühödten, marcangolva. Aztán kilépett a fülkéből. Talán elmegy! *De visszajött, kezében poroltóval és úgy fejezte be művét, hogy annak tartalmával mindent beszórt és csak aztán ment el.*

Így kerültem a járműjavítóba pihenni. Képzeljék csak el, itt találkoztam fivéreimmel. Igaz, pár hónappal voltak idősebbek, de már ők is ott voltak. A tárolóvágányokon rettenetes volt a zajongás. *Egyik jobban „sírt", mint a másik.* Még vigasztaltak is. Mit akarsz te? Nézz meg engem, *minden ülésemet felszabdalták!* Az enyémet is! Jajdult fel a másik. Látod, minden vil-



Ennek a 2. osztályú kocsinak a műbőrülését hegyes tárggyal szurkálták össze.

lanyszemem hiányzik, kiszedték, mert tetszik a puffanás, ha a földhöz vágják.

Az egyik társam, aki már pár évet megélt, az vigasztalt.

— *Oh te kis bohó, máris elkeseredsz? Mit szóljak én? Csak hallottad volna, még az újságok is írtak rólam és társaimról, hogy sötét vagyok és hideg, fűtetlen. Csak éppen arról nem írtak, hogy miért vagyok sötét és miért nem tudok melegíteni. Hogy kifosztották hőérzékelőimet, hogy megbénították a világító és fűtésszabályzóimat.*

Emberek!

Ti, akik összefogtok, hogy legyűrjétek az elemeket. Összefogtok, hogy letöröljétek a könnyeket, akik a vályogházak helyett új otthonokat építetek, akik többen vagytok és erősebbek, mint akik csak az éj sötétjében mernek rombolni, segítsetek.

Százezreket, milliókat akarunk szállítani munkába és otthonába; üdülni, szórakozni a Balaton hűs vizéhez és Tokaj tüzes aranyló borához, a Keleti-tengerhez vagy az Aranypart szikrázó homokjához. Védjetek meg emberek! *Fogjátok le a fosztogatók, a kocsirongálók kezét!*

Csajka Gyula

A végrehajtó szolgálat dolgozóinak túlmunkája

„A végrehajtó szolgálatnál a munkaidő a fővonalakon és a B. I. jelzésű mellékvonalak II. csoportú állomásain, valamint ezek telephelyén levő szolgálati helyeken 1970. április 1-től 1970. december 31-ig terjedő időre 1888 óra, a mellékvonalakon 1970. július 1-től december 31-ig 1264 óra.

E munkaidőkereten belül a fővonalakon, és a B. I. jelzésű mellékvonalak II. csoportú állomásain, valamint ezek telephelyén levő szolgálati helyeken *1970. április 1-től, illetve a mellékvonalakon 1970. július 1-től pedig negyedéves munkaidőkeretet kell képezni, s ez egyenlőtlenül is megállapítható. A negyedévre lebontott munkaidő a 690 órát nem haladhatja meg...*" (MÁV Kollektív Szerződés 23. § 2/a. pontja).

Mit nevezünk túlmunkának?

Tradicionális és nagyon közismert munkaügyi szabály, hogy *a dolgozó munkaidőn túl végzett munkája túlmunkának számít.* Ez a szabály semmiféle gondot nem okoz és problémát sem vet fel azoknál a dolgozóknál, akik a hét, vagy a hónap minden munkanapján egyenlő, vagy majdnem egyenlő időtartamig — például napi 8 órát — dolgoznak. Az ilyen munkaidőbeosztásoknál közismerten túlmunka a napi munkaidőn túl végzett munka.

A MÁV dolgozóinak jelentős része azonban nem végez egyenlő, vagy majdnem egyenlő időtartamig munkát minden munkanapon, hanem eltérő, vagy váltakozó időtartamig. Különösen sokféle időtartamú napi munkaidő alkalmazását teszi szükségessé a végrehajtó szolgálat munkaigényessége, lehetővé pedig a kollektív szerződés módosított 23. §-a. A sokféle és eltérő munkaidő nem újkeletű a vasút dolgozóinál, hanem hosszú — évszázados — hagyományokon alakult ki. *A nagy eltérések szükségessé tették, hogy a vasúti végrehajtó szolgálat dolgozóinál ne napi, heti, hanem hosszabb időre szóló, havi, negyedévi munkaidőt — munkaidőkeretet — állapítsanak meg.* Így alakult ki korábban a 240—360 órás havi munkaidőkeret, amelynek felszámolására — nem számítva az éjjeliőrök munkaidejét — most, július hó elsejével került sor. S helyébe lépett a havi, a negyedéves és az éves munkaidőkeret olyan megállapítása, amely az adott időszak munkanapjainak és a napi 8 órás munkaidőnek a szorzatából adja az időszak munkaidőkeretét. *(Például az április 1 és december 31 közötti három negyedévre 1888 óra, július 1 és december 31 közötti második félévre pedig 1264 óra a munkaidőkeret.)*

Új munkaidőkeret

A végrehajtó szolgálatnál foglalkoztatott valamennyi dolgozónak a munkaidejét a kollektív szerződés idézett rendelkezése szabja meg hosszabb távon — három negyedévre, félévre —, mely munkaidő osztásával lehet negyedévre bontott munkaidőkeretet meghatározni. *Lehetővé vált az is, hogy az ingadozást figyelembe véve hosszabb, más negyedévre viszont arányosan rövidebb munkaidőkeretet állapítsanak meg, mint amennyit a negyedév munkanapjainak 8 órával való szorzata tesz ki.* Az igazgatósági rendelkezés a harmadik negyedévre maximálisan akár 690 órás munkaidőt is megállapíthat, de ezzel együtt jár, hogy a negyedik negyedévben arányosan rövidebb munkaidőt tud csak megállapítani. (Például 1264 —690 = 574 órát a július 1-től megállapított féléves keretből.)

Ha pedig valamely negyedévben az egyik szolgálati helyre, vagy munkakörre nem állapították meg a hosszabb, vagy rövidebb negyedévi munkaidőkeretet, akkor erre az időre sem kevesebb, sem pedig több nem lesz a dolgozók munkaideje, mint amennyi a negyedév munkanapjainak száma és a napi 8 órás munkaidőnek a szorzata.

A fent idézett kollektív szerződési és Mt. V. rendelkezések egybevetéséből következik tehát, hogy a végrehajtó szolgálatnál foglalkoztatott és negyedéves munkaidőkeretben dolgozók részére *nem az egyes napokon jelentkezik az esetleges túlmunka, hanem a negyedévre megállapított munkaidőkereten felül végzett munkájuk minősül túlmunkának.* Így ha a 12/24-es fordulóban a leváltó késése miatt 12 óra helyett 16 órát kell dolgozni, *a 12 órát meghaladó 4 óra nem nyomban minősül túlmunkának,* hanem ezt a 4 órát a negyedév elteltével akkor lehet túlmunkaként elszámolni, ha a negyedévi összes munka meghaladja a munkaidőkeretet.

Például, ha valaki közbeváltás nélküli 12/24-es fordulóban rendszeresen szolgált, illetve dolgozott 732 órát, a felváltó késése miatt rádolgozott 4 órát, az összes negyedévi munkája 736 óra. *A negyedévre megállapított munkaidőkeret 624 óra, a negyedévi túlóra 112 óra.*

A túlmunkát díjazni kell

Munkaügyi szabályaink szerint a túlmunkához fűződő jogkövetkezmény az, hogy a végzett túlmunkát szabadidővel, vagy díjazással meg kell váltani. *„A túlmunkáért és a készenlétért a munkaviszonyra vonatkozó szabályok szerint jár díjazás, vagy szabadidő"* rendeli az Mt. 39. § (2) bekezdése, majd pedig a 6/1967. (X. 8.) MüM. sz. rendelet 3. § mondja ki: *„A kollektív szerződésben kell meghatározni, hogy a dolgozó a végzett túlmunka ellenértékeként milyen esetekben kap díjazást, illetőleg szabadidőt."* Kollektív szerződésünk e rendelkezések és felhatalmazás alapján szabályozta a végrehajtó szolgálatnál foglalkoztatott dolgozók túlmunkájának megváltását.

A végrehajtó szolgálat dolgozóinak a tárgy naptári negyedév végére összejött túlmunkájáért, a negyedévi munkaidőkercten felül végzett munkájáért díjazást kell fizetni a Kollektív Szerződés 29. § 2/a. pontja alapján. A naptári negyedév elteltével tehát a felmerült túlmunka csak díjazással váltható meg, a megváltás mértékére vonatkozó szabályok szerint.

A végrehajtó szolgálat havi, illetőleg negyedévi munkaidőkerettel foglalkoztatott dolgozói *pótlékolt túlmunka díjazást kapnak.* Erre vonatkozóan a *Hivatalos Lap* 1970. évi 9. számában közölt 103594/1970. 1. D. sz. miniszterhelyettesi utasítás rendelkezik úgy, hogy *a havi munkaidőkeretet meghaladó 20 óra túlmunkáért 25 százalékkal, a 20 órán felüli túlmunkáért 50 százalékkal felemelt — pótlékolt — díjazást kell fizetni.* E szabály negyedévre vetítve azt jelenti, hogy a negyedéves munkaidőkereten belül végzett (3 havi/60 túlóra) 3x20 = 60/25 százalékos pótlékkal, a 60 órát meghaladó túlmunkát pedig 50 százalékos pótlékkal felemelt díjazással kell megváltani. *A pótlékot a havi alapbér — rangfokozati bér + rangfokozati bérpótlék + munkaköri bér összegének egy órára jutó összegére kell számítani.* Így, ha valamely dolgozó havi alapbére 2100 forint, az egy órára jutó alapbér 10 forint, a dolgozó negyedévi túlmunkájának díjazása 60 óráig 12,50 Ft/óra, a 60 órán felüli túlmunka díja pedig 15 forint lesz óránként, amely 70 túlóra esetén 60x12,50 Ft = 750, 10x15 Ft = 150, összesen 900 Ft a negyedévi 70 túlóra megváltási összege.

Dr. Banka József

Vasútőrök a Keleti pályaudvaron

180 SZOLGÁLATI HELY KÖRZETÉBEN VIGYÁZNAK A RENDRE

Kivonat a vasútőrök munkaköréről meghatározó utasításból: „Őrködnek a szolgálati hely területén és megakadályozzák a dézsmálást, a lopást, a rendbontást. Megakadályozzák továbbá, hogy az utazóközönség elől elzárt területen illetéktelenek tartózkodjanak. Őrködnek az állomás biztonsága, a vagyonbiztonság felett."

Papíron így „hangzik" a vasútőrök munkája. S hogy mi a valóság, arról *Szécsényi Gézától*, a Keleti pályaudvar vasútőrparancsnokától kaptunk tájékoztatást.

— *Kevesen tudják, hogy milyen veszélyes munkát végeznek vasútőreink* — mondotta —. *A nap minden szakaszában vigyáznak a rendre, a társadalmi tulajdonra. Több mint 180 szolgálati hely tartozik a körzetünkhöz.* Dunakeszitől Nagykátáig csaknem 200 vágánykilométer hosszban, őrködünk a vasútüzem vagyonbiztonsága felett. Legnehezebbek az éjszakák, amikor a pályaudvari rendőrséggel közösen „csöveseket", kocsifosztogatókat és nem egyszer körözött bűnözőket kell lefülelni.

Bűnözőket tettek ártalmatlanná

Mintegy bizonyításként aktacsomót tesz elénk, az elmúlt hetek eseményeit rögzítő jegyzőkönyveket. Érdemes néhány mondatot idézni belőlük.

Magyar Mihály szolgálatvezető vasútőr éjszakai ellenőrzése során a X. sz. vágányon levő szerelvény egyik kocsijában találta *Bedervа János Ernő* miskolci lakost — a rendőrség által körözött személyt —, akit igazoltatás után átadott a vasúti rendőrségnek. Társaságában volt ugyancsak a rendőrség által körözött *Farmosi Sándor* miskolci lakos is. A VIII. kerületi Rendőrkapitányság mind a két személyt letartóztatta.

Szűcs József vasútőr járőrszolgálata alatt — mert utazási szándék nélkül, illetéktelen helyen tartózkodott — igazoltatta *Hetyei László* lakás- és munkahely nélküli személyt, aki nemrég szabadult a börtönből, s azóta is az éjszakákat rendszeresen a pályaudvarokon töltötte. A többszörösen büntetett előéletű embert a rendőrkapitányságnak adták át. Ugyanebben a jegyzőkönyvben szerepelt szintén egy többszörösen büntetett előéletű személy „lefülelése" is, akit hatósági közeg elleni erőszak miatt egyszer már elítéltek.

— *Csak az elmúlt két hónapban három lopás, egy kocsirongálás tetteseit fogtuk el, azonkívül az érkező és induló vonatoknál felfedeztünk 327 ólomzár-hiányt* — folytatta Szécsényi Géza. — Ezenkívül a peronzári rendelet megszegőivel szemben 55 esetben intézkedtünk. Ez csak egy kis adalék arról a munkáról, amit vasútőreink naponta végeznek. Meg kell azonban mondani azt is, hogy *nagyon nehéz a helyzetünk, mert vasútőreink semmi önvédelmi eszközzel nem rendelkeznek, védtelenül állnak a garázda rendbontókkal szemben.*

Veszélyes beosztás

Nem is olyan régen történt — s erről ismét a jegyzőkönyv tanúskodik —, amikor *Juhász IV. Ferenc* vasútőrt szolgálatteljesítés közben leütötték. *Két hétig betegállományban volt.* De sorolhatnánk tovább az ilyen és ehhez hasonló eseteket, hiszen majd minden napnak megvan a maga kellemetlen, felháborító eseménye.

— *Nyugodtan mondhatjuk, hogy veszélyes beosztás a mienk* — kapcsolódik a beszélgetésbe *Cseri István* vasútőrparancsnok-helyettes. — *Bizony vasútőreink önvédelméről, életbiztonságáról gondoskodni kellene!*

Dicséretes és figyelemre méltó munka, amit a Keleti pályaudvar vasútőrei végeznek. Nemcsak a vagyon-, hanem a közbiztonság érdekében is dolgoznak, s példásan működnek együtt a vasúti rendőrséggel.

Sz. J.

Éber vasutasok

Nagyra becsülöm a vasutasok nehéz munkáját. Amit azonban legutóljára láttam, az több volt, mint vasutas lelkiismeretesség. *Curtici állomáson együtt dolgozom a vasutasokkal. Beállt az Orient expressz. Mag István és Turák József kocsivizsgálók csak-úgy, mint máskor, gondosan szemrevételezték a kocsikat.* Amint Mag István az egyik kocsi alá bújt, különös látvány tárult elé.

— Add ide a lámpát! — szólt a társának, majd bevilágított a kocsi alá.

— A nemjóját! — kiáltott hangosan.

Erre már Turák József is a kocsi alá nézett. Egy ember feküdt az olajos, piszkos alvázszerkezet között. Mint később kiderült, a merész és elszánt ember 700 kilométert utazott ebben a kellemesnek aligha mondható helyzetben.

Kiparancsoltuk a megriadt, alélt, fáradt embert a kocsi alól. Mag Istvánnak és Turák Józsefnek köszönhetjük, hogy éber és a hatóságokat támogató munkájukkal elfogtunk egy határsértőt.

Horváth János
határőr, Curtici

Segítenek a diákok

A budapesti *Komját Aladár MÁV Kollégiumban* a középiskolai tanulmányuk idejére, vidéki, kis fizetésű vasutas családok gyermekei kapnak elhelyezést.

A nevelési órákon — többek között — sok szó esik a létért, a fennmaradásért harcoló hős vietnami nép küzdelméről. Sokat gondolkoztak a diákok azon, hogy szerény anyagi erejükhöz mérten hogyan tudhatnának valamit tenni a hazáját védelmező vietnami nép érdekében. Végül is elfogadták a diáktanács titkárának a javaslatát. *Elhatározták, hogy két kerékpárt vesznek. A határozatot tett követte, s rövid három hónap múlva boldogan simogatták a zsebpénzeikből vásárolt kerékpárokat,* amelyeket — kifejezve a magyar nép szolidaritását — műsoros ünnepség keretében adtak át a vietnami nép képviselőjének, a követség titkárának...

Nagyon sok ember közvetlenül, vagy közvetve érintett a szabolcsi falvakra zúdult váratlan katasztrófa, *az árvíz.* Volt olyan tanuló a kollégiumban, akiknek vasutas szülei is szenvedő részesei voltak. Barátjuk és a hajléktalanná vált ezrek sorsa, helyzete, az a felbecsülhetetlen értékű kár nem maradhatott az ifjú szívekben sem nyom nélkül. *Az árvíz által összedőlt házak lakóival mindenki együtt érez.* A kormány és a párt felhívására az ország lakossága egy emberként mozdult meg. Élelmiszert, ruházatot tartalmazó csomagok ezreit küldték az árvízsújtotta területre, a nélkülözők részére.

A jó példa diákjainknál is követésre talált. Szerény filléreiket adták össze, hogy azzal is enyhítsék a bajbajutottak szükségét. *Kétezer forintot gyűjtöttek össze és küldték el azoknak, akik arra még náluk is jobban rá voltak szorulva.*

R. F.

Óriás vagon

A nyugatnémet Krupp cég egydarabos, nagysúlyú tárgyak, transzformátorok, gépek, nukleáris reaktorernyők szállítására alkalmas, 530 tonna raksúlyú óriás vagon gyártását vette tervbe. A 32 tengelyű, csaknem 60 méter hosszú vagont súlyelosztó hiddal szerelik fel. Kerléktávolsága is állítható lesz, így Európa minden vasútvonalán, beleértve a Szovjetuniót is, használható.

Milyen munkakörökben jár a munkahelyi pótlék?

Sok budapesti és záhonyi vasutas fordult a MÁV Vezérigazgatóságához és az igazgatóságokhoz azzal a kérdéssel, *hogy augusztus 1-től milyen munkakörökben jár a 10, illetve 20 százalékos munkahelyi pótlék.* A vasút illetékes szerveinek tájékoztatása szerint, az áruszállítás folyamatosságának biztosítása és a munkaerőhiány ellensúlyozása érdekében Budapest közigazgatási területén levő valamennyi állomáson és Záhony körzetében *a váltótisztító, sarus, váltókezelő, kocsirendező, tolatásvezető, kocsimester, kocsifeliró, vonatfelvevő és átvevő, térfelvigyázó, forgalmi szolgálattevő, oktató- és vezénylőtiszt, állomásirányító, térfőnök, a szolgálati főnök forgalmi helyettese, a szolgálati főnök* munkakörökben dolgozók kapnak munkahelyi pótlékot

Megkapják a munkahelyi pótlékot a felsorolt munkakörökben helyettesítést végző tartalékosok is. A munkahelyi pótlék összege: *az alapbér 10 százaléka.* Budapest-Ferencváros, Bp. Kelenföld, Bp. Soroksári út, Rákosrendező, Rákos állomásokon *a pótlék 20 százalék.* Az intézkedés visszavonásig érvényes.

Nyílt levél egy névtelen levélírónak

Tisztelt Ismeretlen!

Egy éve annak, hogy lapunkban, a Magyar Vasutasban *„Csorbát szenvedett a szakszervezeti demokrácia"* címmel a Villamos Felsővezeték Építési Főnökség ceglédi kirendeltségénél tapasztalt hiányosságokról írtunk. Szó volt a cikkben arról is, hogy baj van a dolgozók és vezetők között az érintkezés módjával. Bíráltuk az építésvezetőket azokért a hibákért, amelyeket akkor tapasztaltunk. Beszéltünk a főnökség vezetőivel is, akik azonnal intézkedtek, majd cikkünket a következő gondolattal fejeztük be:

„A főnökség vezetői arról is biztosítottak bennünket, hogy ilyen és hasonló eset sem Cegléden, sem másutt nem fordul elő. A megfelelő tanulságot levonták a történtekből".

Azóta egy év telt el, s ez alatt az idő alatt sok minden megváltozott az időközben Ceglédről Debrecenbe költözött építésvezetőségnél. Éppen ezért lepett meg bennünket az Ön névtelen levele, amelyben a többi között a következőket írta:

„...Reménykedtünk, hogy majd csak megváltozik a helyzet köztünk és a vezetőség között, de azóta (mármint az említett cikk megjelenése óta — *A szerk.*) még nagyobb az elferdülés. *Oláh Béla* építésvezető és *Takács Miklós* főművezető... a *Botos ispán szerepét játssza. Szólni nem merünk, mert az a válasz, hogy mehetünk a könyvünkért...* Ehhez hozzájárul a Villamos Felsővezeték Építési Főnökség is, mert ha ki is jönnek ellenőrizni, a dolgozókat elkerülik, ahelyett hogy megkérdeznék: *emberek, van-e valami problémájuk?*

Kérjük a szerkesztőséget, foglalkozzanak ügyünkkel, s jöjjenek ki hozzánk, mert szeretnénk elmondani sérelmünket. Tisztelettel: *A Villamos Felsővezeték Építési Főnökség Debrecenben dolgozó munkásai".*

Eddig a levél, amelyet csak kivonatosan közöltünk, de úgy hisszük, a valótlanságból még ez is sok. Ezért már a levél kézhezvételekor gyanítani lehetett, hogy felelőtlen rágalmazóval állunk szemben, de mert több embert — egy közösséget — érintő esetről írt, kötelességünknek tartottuk a helyszínen kivizsgálni a panaszt. Érzésünk beigazolódott. Ön valótlanságot írt.

A Debrecenben dolgozó munkások közül, akiknek a nevében írt — többel személyesen beszéltünk. Mindenkit, mind a 150 embert természetesen nem tudtuk meghallgatni, *de így is módunk volt meggyőződni az igazságról.* Ha a dolgozók valóban sok mindent sérelmeznek — ahogy ön írta — akkor módjuk lett volna elmondani. Ehelyett viszont mélységesen felháborodtak a levélen, s kijelentették: *nem kértek meg senkit, hogy nevükben levelet írjon, amit Ön írt, visszautasítják.* Azt is kijelentették, hogy a múlt év óta nagyon sokat javult és erősödött a kollektív szellem, a vezetők és dolgozók közötti viszony, javult a szakszervezeti munka — akkori cikkünk ezt is bírálta — *nőtt, erősödött a szakszervezeti vezetők, középvezetők és bizalmiak tekintélye.* Jobban érvényesül a szakszervezeti demokrácia, egyszóval nagyon jó és emberséges légkörben dolgoznak.

Az igaz, hogy a debreceni építésvezetőségen határozottan felléptek az italozók- és a rendbontókkal szemben. Csak dicsérni lehet az olyan gazdasági vezetőt, aki kellő szigorral és határozottsággal lép közbe, akkor és ott, amikor arra szükség van. Ezt mi is helyesnek tartjuk. A rendbontóknak nem tetszik ez a szigorúság, s ahelyett, hogy belátnák hibájukat, másokat támadnak.

Őszintén szólva kedvünk volna megkeresni és szemébe mondani mindazt, amit itt leírtunk. Bár tudjuk, hogy ez reménytelen és talán a fáradságot sem érné meg. Ehelyett inkább *ezúton kérjük Önt a többi névtelen levélíróval együtt* — sajnos az utóbbi időben szaporodnak a névtelen levelek — *hagyjanak fel ezzel a módszerrel, hiszen eredményre úgy sem vezet.* Tanulják meg végre, hogy aki igaz ügyet képvisel, aki valóban egy közösség nevében ír, aki egy közösség gondját vállalta magára, annak nem kell félnie, az nyugodtan aláírhatja a nevét a panaszos levélen. *De kérdés, hogy Ön nyugodtan tud-e pihenni?*

Szerényi József

Egy hivatalsegéd portréja

Iván József több mint négy évtizede, 1929-ben került a vasúthoz. Jó munkájának elismeréseként 1936-ban a Nyugati Műszaki Kocsiszolgálattól az akkori MÁV-igazgatósághoz helyeztélk.

Munkásszülők gyermeke, negyedszázada vesz részt szervezetten a munkásmozgalomban. Jelenleg — immár két évtizede — *mint fénymásoló és hivatalsegéd dolgozik a MÁV Vezérigazgatóság Gépészeti Szakosztályánál.* A mindenki által közkedvelt „Józsi bácsi" igen nagy szeretettel és szorgalommal végzi munkáját. Nem lehet tőle olyat kérni, amit ne végezne el. Felettesei csak az elismerés hangján szólnak tevékenységéről.

S amilyen szorgalmas a hivatali munkában, legalább olyan tevékeny a társadalmi munkában. Erre vall, hogy *lakóbizottsági elnökké választották.*

Fiatalabb éveiben a labdarúgásnak hódolt, de most sem tud sport nélkül élni. Ha csak teheti, valamennyi BVSC-mérkőzésen ott ül a lelátón. Az egyik leglelkesebb szurkolója az NB I. B-s csapatnak.

Iván József már a hatvankettedik életévét tapossa. S ha munkáján nem is látszik, de ősz haja elárulja korát.

Kósa Antal

Jubiláló zenekar

A felszabadulás évében. 1945-ben alakult meg Pécsett a vasutas fúvószenekar. Az eltelt negyedszázad alatt váltakozó sikerrel szerepeltek. Az utánpótlást fiatal vasutasgyerekek közül válogatták ki. Oktatásukat *Neumayer Ferenc,* a zenekar első szárnykürtöse vállalta. Sok fáradozásának, türelmes nevelő munkájának nem maradt el az eredménye. Neumayernek három fia is játszik a zenekarban.

A fúvószenekar jelenlegi karnagya *Heindl János,* a pécsi *Nemzeti Színház* zenekarának tagja. Neki és Neumayer Ferencnek nagy része van abban, hogy az állomás és a vontatás dolgozóiból álló zenekar kiváló együttessé kovácsolódott össze. Rendezvények alkalmával, a vasúti szervek mellett, Pécs város Tanácsa is gyakran igénybe veszi a zenekart, amely a közelmúltban Dombóvár várossá nyilvánítása alkalmából *Dombóvárott,* később pedig *Siklóson,* az országos fúvószenekarok fesztiválján szerepelt nagy sikerrel.

Illés Gyula,
Pécs

Kőszegi vakáció

— *Pitkin, jelentkezz!*

Az apró termetű, szőke fiúcska mosolyogva lép elő társai biztatására. *Nagy Sándor* az igazi neve, s ehhez méltóan húzza ki magát.

— *Ugye, te már nyaraltál itt máskor is?* — kérdezi tőle *Horváth Lajcsi,* akinek lakatos az édesapja a székesfehérvári járműjavítóban, s az imént a jó kosztot, a napi ötszöri étkezést dicsérte.

— *Hát persze* — válaszol a kis Nagy. — Együtt jöttünk tavalyelőtt is, most is az abaújkéri *Ivancsó Pistivel* és a nyékládházi *Tóth Gyusztval* Kőszegre.

— *Minket pedig tavaly nyaraltatott itt szintén a vasutas biztosító* — ezekkel a szavakkal lép közelebb két fiú, akik az imént azt döntötték el, hogy az embereket irányító vezénylőtiszt vagy az emberek életére, biztonságára vigyázó váltókezelő munkája fontosabb-e. *Sántha Bandinak* ugyanis váltókezelő, *Tóth Sanyinak* pedig vezénylőtiszt az édesapja *Kecskeméten.* Mindkettő egyformán fontos, ebben állapodtak meg.

— *Én még most vagyok itt először, de annyira tetszik minden és olyan jól érzem magam, hogy szeretnék ide máskor is eljönni a nyári szünidőben* — szól közbe *Rakaczki Jancsi.* Ő miskolci és ugyancsak váltókezelő az apukája a Tiszai pályaudvaron. Most, az ebéd utáni csendes foglalkozás alatt neki is volt egy kis megvitatni valója. *Pogonyi Jancsival,* egy békéscsabai motorsegédkezelő fiával. Egyikük lényegesen jobb tanuló, mint a másik, így nem csoda, ha a vitás kérdés az volt: *számít-e egyáltalán, ha valakinek 4,5-ös vagy 2,8-os átlag kerül az év végi bizonyítványába?* A vita aképpen dől el, hogy máshol számíthat, de a vasutas biztosító nem tesz semmiféle különbséget, amikor nyaraltatni viszi az iskolásokat.

— *Szerencsére* — böki ki elégedetten a Pogonyi gyerek, kifejezve ezzel legteljesebb elismerését a biztosító iránt.

— *Én már sok helyen üdültem, de nekem Kőszeg tetszik a legjobban* — vélekedik *Sinka Pisti,* majd elmeséli, hogy az apukája vasúti balesetet szenvedett. Anyukája jegyvizsgálóként dolgozik, s nagyon sok segítséget kaptak már a biztosító egyesülettől.

A kőszegi vakáció első napjaiban az időjárás hűvösre fordult.

— *Nem baj az* — mondja a kultúrteremben tv-t néző lányok közül a taktaharkányi *Szmetana Ilonka.* Szavait a szintén odavaló *Kanyog Marika* és a fehérvári *Németh Valika* is megerősíti.

A beszélgetésből kiderül: lehet bármilyen szeszélyes a nyár, a MÁV Kőszegi Nevelőotthonában minden feltételről gondoskodik *Hortolányi Elemér* igazgató és az egész személyzet, hogy a gyerekek nagyon jól érezzék magukat. *Egy hónapra — kétszer kéthetes turnusban — mintegy ötszáz főnyi gyereksereg vette birtokába az otthont teljesen ingyenesen,* a legcsekélyebb térítési, illetve hozzájárulási költség nélkül.

Az első csoport tagjai — 246 leány és fiú — július 16-án érkeztek, *miután már hazautaztak a szakszervezeti beutalólappal ugyancsak két-két hetet itt töltött ifjú nyaralók.* Voltak és vannak köztük jónéhányan árvízkárosult vasutasok gyerekei is, de gondokról az itteni gondtalanságban senki nem ejt szót.

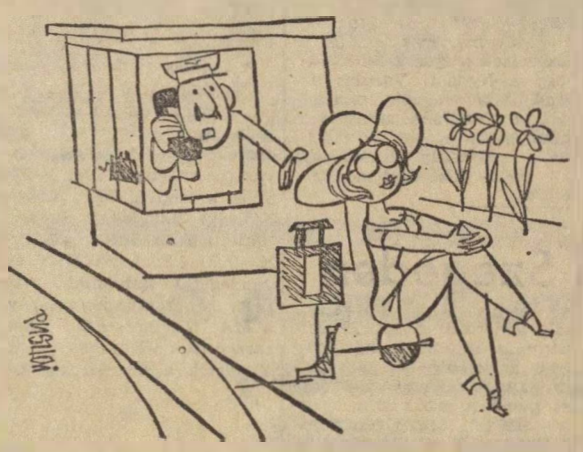
— *Minden a miénk, mindent megkapnunk* — hangzik itt is, ott is.

S a „minden" fogalmába csakugyan sok minden tartozik. Az otthon gyönyörű parkja, a kényelmes szobák, a jól felszerelt játék- és tornatermek, a hangulatos folyosók, az egész személyzet szerető, hozzáértő gondoskodása, a környék festői tájain megtett kirándulások, a csodálatos *„műemlék-város"* ezernyi érdekessége, a *Gyöngyös patak* romantikája, lubickolás a strandon, vidám vetélkedők, táncos-műsoros délutánok, esti tábortüzek.

Félezer boldog gyermek feledhetetlen nyaralása, a *Vasutas Biztosító Egyesület* jóvoltából...

Kovács József

ÜDÜLŐHELY



— Nem lehetne a vonatot más vágányra járatni? Ugyanis egy külföldi vendég ül a váltón, aki nem tud magyarul...
(Pusztai Pál rajza)

Köszönő sorok az NDK-ból

Magyar Vasutas Szerkesztőségének

Budapest.

Kedves Barátaink!

Egy különös kéréssel fordulunk hozzátok. 1970 június 9-től 19-ig az volt a feladatunk, hogy a V 60 625 sz. mozdonnyal egy S-Bahn vonatot Budapestre vigyünk. A vonatot a *Hennigsdorfi LEW VEB* gyártotta. Berlinből 60 km/óra maximális sebességgel mentünk *Dresdán, Bad Schandaun, Decinen, Melniken, Kolinon, Brnón, Breclavon, Bratislaván, Komáromon* át *Budapestre.*

Miután az új vonatot átadtuk a HÉV-nek és két napot töltöttünk a csodálatosan szép Budapesten, a V 60-as mozdonymenetben ugyanazon az útvonalon át visszajöttünk az NDK-ba.

Ezúton szeretnénk mindazoknak köszönetet mondani a nekünk nyújtott támogatásért, akik utunk végrehajtásában segítettek, főképpen a CSD és a MÁV mozdonykísérőinek és menetirányítóinak.

P. Köppke
Rolf Hammer
VES—M Halle

„Ha újra kezdhetném, ugyanezt tenném"

Belső nyugtalanság van hangjában. Mintha az időt szeretné megfordítani. Ám a múló idő könyörtelen és megállíthatatlan...

A férfi, akit megfogott ez a belső vívódás; önmagát vigasztalva ismételgeti: — *Majd meglátja mindenki! Mindenki... hogy milyen nehéz itthagyni a vasutat!*

★

46 év. Csaknem fél évszázad. Egy emberöltő! Kezdődött 1924-ben és bevégeztetett 1970-ben az életmunka, melyre visszatekinthet *Varga József* felügyelő, Székesfehérvár állomás belső ellenőre, mindenki „Józsi bácsija".

Mozdonyvezetőnek készült

Mozgása ma is fiatalos. Beszéde kissé gyors. Szikár, szinte sovány. Dús hajának finom fehérsége azonban már árulkodik koráról, mely elsuhant fölötte.

Hadiárvaként kezdte a vasutat, mint géplakatos tanuló. *Mozdonyvezetőnek készült.* Amikor 1928-ban felszabadult és szakmát szerzett, máris teljes durvaságával taszította vissza a kor munkanélkülisége. Két évig szakmával a kezében élte hányatott életét.

1930-ban indít először vonatot. A „Déli vasút" *Komárváros* — ma *Zalakomár* — állomásán. 12 év múlva már fiatalon állomásvezető *Bácson,* majd 1945-től *Polgárdiban.*

Mint minden emberi életnek van virágkora, úgy az övé a várpalotai főnökség! Kezdődött 1951-ben. Ekkor épült az *Inotai Erőmű.* Ekkor rakta le a szocialista város alapjait Várpalota. Belső tűzzel, átéléssel és lobogással beszél „arról" az időről. Amikor ezer tonnaszámra jött a cement, az acél, a kavics, tégla, blokkelem... *Kiharcolta a 10 százalékos bérpótlékot, melyet ma is „piszkossági pótlékként" emlegetnek.* Várpalotán az utas felhúzza az ablakot, hogy kizárja a szénmonoxidtól terhes levegőt. De a felhúzott ablakon át is megcsodálja az ott dolgozókat!

Az *„emberekről"* mindig nagy betűvel beszél. Akik körülvették, akiket irányított, akiknek utasítást adott, akiket büntetett vagy jutalmazott, ők, *az emberek jelentették számára az élet értelmét és lényegét!* Hála és hálátlanság, megértés és értetlenség, türelem és türelmetlenség érlelte és hajtotta nyughatatlanul előre.

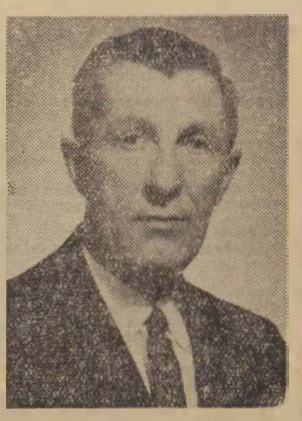
Ereje különösen a szervezésben rejlett. A szóródó emberi érdeklődést, az ellentétes érzelmeket képes volt rendezni. A munkán kívül, a kirándulások sokasága, múzeumlátogatások, külföldi utak a baráti kapcsolatteremtés egy-egy lépcsőfokát jelentették neki és környezetének.

A célt elérte

Miért szerette a vasutat? A hirtelen felvetett kérdésre nem képes megfelelően fogalmazni. Tömören, körülírás nélkül feleli:

— *Ha újra kezdhetném, ugyanezt tenném.*

S ebben minden benne van. E szavak mögött: *emberek, mozdonyok fütty ei, az éjszakák fényei, telefonok finom zúgásai, utasok, vonatok és ismét emberek élnek, mozognak, kavarognak.*



Varga József

Már deresedő fejjel végezte el a szabadegyetem lélektani tagozatát. A célt, hogy jobban megértse az emberi tettek törvényeit, elérte. *Érdemes vasutas, Kiváló vasutas* kitüntetései mellett sok *kiváló dolgozó* jelvénye bizonyítja, hogy munkáját értékelték és elismerték.

Rendkívüli melegséggel beszél a *„10 év Várpalotán"* törzsgárda jelvényről, melyet kedves hivalkodással és büszkén visel. Főnöksége alatt alapították — szinte egyedülállóan a vasúton — kezdeményezésére azt az emlékjelvényt.

Fényképek az asztalon. 116 székesfehérvári vasutas és hozzátartozó áll az Országház lépcsőin. Egy másik kép arról tanúskodik, *miként építettek közös erővel egy kis házat a Mohán meghalt munkatársuk családjának.* Lelkes szervezője volt az akciónak. Megosztotta önmagát. S ha tán nem is tudott segíteni, mindig volt ideje meghallgatni az embereket. Ez nagy szó. Véleménye szerint meghatározó és fontos kérdés...

— *S. hogy most többet mondani nem tudok, azt meglátjátok, ha Ti is idekerültök* — mondta búcsúztatáskor. Nem tudott, nem volt képes többet mondani. Valami nagyon-nagyon fáj benne. Ott belül..

Harminc év után felkereste egy régi-régi beosztott forgalmistája Bácsból. *Ki őrült jobban a találkozásnak? Nem lehet eldönteni.* Ha egy ilyen találkozás létre jön, az sok mindent elárul.

Hittel, bizakodással és meggyőződéssel beszél a vasút jövőjéről. A fejlődés távlatairól, a korszerűsítésről, az új, a modern vasút megteremtéséről...

Ígéretesnek látja a jövőt

A sokat tapasztalt vezető szemével látja, hogy a mai fiatalok képesek megvalósítani ezt a forradalmi átalakulást. Megteremteni a modern üzemvitel korszerű irányítását is. *Vallja, hogy a fiatalok képesek lesznek megtanulni a vezetés újszerű elméletét.* Megismerni az emberi kapcsolatok pszichológiai és filozófiai törvényeit.

Az ember, aki fél évszázados munkával maga mögött, vallott az életről. a munkáról és az emberekről, távozik közülünk.

Egy a sok-sok távozó közül. Azok közül, akik továbbra is magukban hordozzák a vasutat, akik nem képesek kiszakítani magukból a múltat, mert nem is akarják. Visszaemlékezéseikben újra látják önmagukat közöttünk.

Varga József felügyelő *biztosnak, ígéretesnek látja a jövőt.* Hisz az újban, a fejlődésben, és töretlenül — csalódások ellenére is — hisz azokban, akik folytatják azt a munkát, amelyet Ő elhagyni kényszerült!

Ha beszélhetünk emberi kapcsolatokban színfoltokról, akkor *Székesfehérvár állomásról, a peronokról, az utasok elől eltűnt egy kedves szín.* Az itt-ott megálló, elbeszélgető, ellenőrző és meghallgató ember.

Ha majd munkatársai rákösönnek az utca túlsó soráról is kedvesen, megbecsülőn... ez jelenti számára az aznapi örömöt.

Ezek a kis árnyalatok lesznek a visszaemlékezések mellett a színek és évek, *melyek képesek bearanyozni egy emberi naplementét.*

Sz. B.

Bebrits Lajos sakkemlékverseny

Az elmúlt évtized váltakozó sikereket hozott a *Nyugati Vasutas SC* sakkozóinak. Öröm és üröm évenként váltotta egymást. A vezetők és szurkolók már szinte hozzászoktak: egy-egy OB II-es bajnoki cím után a legfelsőbb osztályban már csak a kiesés elleni harcra futotta, s kezdődhetett minden elölről.

Így volt ez 1969-ig. Ebben az évben éppen az OB II-nél tartott a csapat, de a feketefehér táblás játék szakértői már akkor mondogatták: *jövőre az OB I-ben is komolyan kell számolniuk a vasutas sakkozókkal.* A változás szembetűnő volt, a csapat és vezetősége személyi összetételében és szellemében egyaránt megerősödött. A felfelé ívelés — úgy érezzük — még korántsem fejeződött be, de egyes eredmények, így az OB I tavaszi fordulói után elért ötödik helyezés és a szakosztály által rendezett *Bebrits Lajos emlékverseny* már komoly reményekre jogosít.

A Bebrits emlékversenyt *Gábor Zoltán*, a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium pártbizottságának titkára nyitotta meg, majd *Varga György* ismertette Bebrits Lajos pályafutását.

A két hétig tartó versenyen végig *Tóth Béla*, a Budapesti Honvéd fiatal mestere vezetett és végeredményben 2 pont előnnyel megérdemelten végzett az első helyen, második *Székely Mihály* (BEAC). A harmadik-ötödik helyen holtverseny alakult ki *Vadász László, Meleghegyi Csaba* (mindkettő a Honvéd versenyzője) és *Varnusz Egon* (Bp. Spartacus) között. Utóbbi a legszebb játszmára kitűzött különdíjat is elnyerte.

A verseny igazi szenzációját a 15 éves *Székely Péter* (Nyugati Vasutas) szolgáltatta, aki a hatodik helyet érte el és *teljesítette a mesteri címhez szükséges pontszámot.* Életkorát is figyelembe véve, új rekordot ért el: *ő lett az egész magyar sakktörténet eddigi legfiatalabb sakkmestere.* Edzője, *Kőberl Ferenc* mester joggal lehet büszke rá.

Bátran állíthatjuk, hogy az újjászervezett szakosztály ez évi legjelentősebb, országosan is számottevő versenye minden igényt kielégített. A rendezésre sem lehetett panasz. A fiatal mesterek lendületes játékvezetése pedig feledtette, hogy a Nyugati Vasutas néhány élversenyzője nemzetközi kötelezettsége miatt nem indulhatott.

Bárczay László
nemzetközi nagymester

Pályaavató Szegeden

Több mint 500 vasutas-sportoló és több száz sportbarát régi kívánsága teljesült, amikor a vasutasszakszervezet szegedi területi bizottságának kezdeményezésére — a Vasutasok Szakszervezete elnökségének hozzájárulásával — *hozzáfogtak a Szegedi VSE sportlétesítményének felújításához.* A felújítás során a füves labdarúgópálya új alapot és gyepszőnyeget kapott. Teljesen felújították és nemzetközi versenyek rendezésére is alkalmassá tették az atlétikai pályát. Épült egy labdarúgó edzőpálya. Az elhanyagolt teniszpályák helyén új kézilabdapályát alakítottak ki. Felújításra és átfestésre került a labdarúgópálya lelátója. A sporttelepet körülövező deszka- és drótfonatkerítés helyébe betonlapos kerítést építettek. Felújították az utakat és az öntözőberendezést is.

A felújítási munkálc 2,8 millió forintba kerültek. A megyei TS 250 ezer forinttal járult hozzá a korszerűsítéshez.

A Szegedi VSE ujjavarázsolt, megszépült sportkombinátját július 24-én, ünnepélyes külsőségek között adták át rendeltetésének. Az ünnepség részvevői előtt *Acsai Mihály* ismertette a sportlétesítmény felújításának körülményeit és jelentőségét a sportmozgalomban, majd köszönetet mondott azoknak a szerveknek, akik segítséget, anyagi támogatást nyújtottak a létesítmény felújításához.

Az egyesület sportolói július 25-én a *Bp. Honvéd—Szegedi VSE* barátságos labdarúgómérkőzéssel vették birtokukba a szép létesítményt.

Gulyás Ferenc

Záhonyi természetjárók

Eredményes múltra tekint vissza a *Záhonyi VSC* természetjáró szakosztálya, amely ebben az évben 40 új taggal gyarapodott. A szakosztály létszáma ma már eléri a 300-at. A vezetőség évek óta azon fáradozik, hogy minél több vasutast és hozzátartozót nyerjen meg a természetjárásnak, az *Ismerd meg hazádat mozgalomnak.* A hazai kirándulások mellett rendszeresen szerveznek külföldi túrákat is.

Nábrádi Lajos



INNEN – ONNAN

A szegedi igazgatóság területén hagyományossá vált, csomópontok közötti asztaliteniszverseny döntőjét *Kiskunfélegyházán* rendezték meg. A döntőben *Békéscsaba, Hódmezővásárhely, Kiskunfélegyháza, Kiskunhalas, Mezőtúr* és *Szentes* képviseltette magát. A nagy melegben izgalmas mérkőzéseket vívtak a csapatok. A döntőt színvonalas küzdelemben *Hódmezővásárhely csapata nyerte* a békéscsabaiak előtt.

★

A vasutas ökölvívókupa serdülő, ifjúsági és felnőtt II. és III. osztályú egyéni és csapatbajnokságát *Hatvanban rendezték meg.* A találkozón 7 vasutas sportegyesület, a Pécsi VSK, a Ceglédi VSE, a Szombathelyi Haladás, a Székesfehérvári MÁV Előre, a Miskolci VSC, a Szolnoki MÁV és a vendéglátó hatvaniak vettek részt. A háromnapos versenyen *a MÁV Hatvani AC ökölvívói szerepeltek a legjobban,* s ezzel elnyerték a vasutas kupát.

★

A vasutas-szakszervezet *szombathelyi területi bizottsága* a XX. vasutasnap tiszteletére nagypályás labdarúgásban, tekében, asztaliteniszben és atlétikában tömegsportversenyt rendezett. A versenyen a szombathelyi, a soproni, a celldömölki, a zalaegerszegi, a pápai és a tapolcai csomópont versenyzői vettek részt.

KENYERÜNK

Föld melengette, hó óvta, télben.
Tavaszi szelek ringatták.
De rábólintotta nehéz fejét
az emberi szándékra, hogy
keresztekbe rakják.

A vagonoknak nincs drágább terhük
mit mélyeikbe öntenek
a cső-torkú gépek, rög-szikkadt vállú
s kemény zsákhordó emberek.

Miatta mormolnak a malmok.
Tenyér-bölcsője, tűz-ágya volt,
s övé az asztalunk.
Hozzá maradtunk legszelidebbek;
csak övele vagyunk.

Fazekas Lajos

Angyalföldi hidászok a kongresszusi versenyben

Az *Északi Összekötő Vasúti Dunahíd* és az *Óbölág-híd* 1954-ben provizórikus jelleggel készült el, hogy összekösse a tokodi—dorogi szénmedencét a folyó balpartján a főváros rendező-, valamint személypályaudvaraival.

A hídon, melynek együttes hossza több mint 900 méter, *eddig közel 30 millió utas és több mint 50 millió tonna áru gördült már át egyik oldalról a másikra.* Megviseli, megtépázza ez a „K" híd 700 ezer csavarját, melyet zimankós télben és perzselő nyárban is állandóan után kell húzni. Most pedig az öreg, kiszolgált hídgerendák helyére — az őszi forgalom előtt, a vonalra engedélyezett sebesség megtartása érdekében — újak, erősek kerülnek.

Ezt a munkát, mint a hidak gazdája, az angyalföldi pályafenntartási főnökség hidászai végzik, akik a perzselő hőségben a Duna tükre felett, napi 4 órás vágányzár alatt, 40 hídgerendát cserélnek. A munkát *Szikszai Lajos* hidászpályamester, a szakszervezeti bizottság társadalmi munkavédelmi felügyelője, *Paróczai Jenő* hidászmunkavezető, szocialista brigádvezető irányítja, Derekas munkát végez *Kapus Mátyás*, a hidász-szakasz vezetőbizalmija — aki mint súlyemelő versenyző szinte játszva forgatja, teszi helyére a súlyos, 150 kilogrammos hídgerendákat —, *Bató Sándor* hegesztő és *Petrika István* hidász is.

A 30 tagú hidász- és felépítményes egység fegyelme, teljesítménye még a legkritikusabb bírálót is elragadtatja, elismerésre készteti.

Mi a titka ennek a példás munkának, kiváló teljesítménynek?

Nem egyéb, mint az adott szó teljesítése. A hidászok ugyanis a párt X. kongresszusa tiszteletére vállalták a feladatok teljesítését.

Themez Dénes

A Hivatalos Lapból

A Hivatalos Lapból a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket:

30. számból: 113105/1970. AEI. E. Egyszeri adatközlés az egyen-, munka- és védőruha ellátásban részesülő dolgozókról.

31. számból: 113132/1970. 3. A. „Végrehajtási utasítás a MÁV kollektív szerződés 6. sz. mellékleteként közzétett, a lakásépítés vállalati támogatásáról szóló Szabályzat-hoz" c. utasítás módosítása.

113945/1970. 1. D. A hadkötelezettséget teljesítők érdekvédelméről szóló rendelet módosítása.

113130/1970. 11. B. Tényleges vasúti szolgálatot teljesítő, valamint nyugállományba vonult nődolgozók férjei részére családtagokat megillető utazási kedvezmény engedélyezése.

32. számból: 114509/1970. 4. D. A felemelt kocsiálláspénz, fekbér és kocsibér elszámolása.

— Elcserélném Szombathely, Bem József u. 19/b. sz. alatti I. emeleti, 2 szoba összkomfortos, erkélyes, gázfűtéses, telefonos, modern lakásomat budapesti hasonlóra. Üzv. Németi Gyuláné.

— Elcserélném Bp., VIII., Kerepesi út 1—3. sz. alatti kettő szobás, komfortos, telefonos MÁV szolgálati lakásomat Budapest területén hasonlóra vagy tanácsi rendelkezésű lakásra. Érdeklődni lehet 19 óra után a 345—160. számú telefonon.

Ötvenéves a MÁV Hatvani AC

A hatvani vasúti csomóponton fél évszázaddal ezelőtt kezdték meg a sportkör szervezését a sportszerető vasutasok. Mint a legtöbb helyen, Hatvanban is a *labdarúgó,* majd a *birkózó* és a *teke* szakosztály kezdte meg elsőként működését. A két utóbbi szakosztály később megszűnt. Helyettük megalakult az *ökölvívó,* az *atlétikai,* az *asztalitenisz-* és a *sakkszakosztály.*

A labdarúgó első csapat az NB III-ban szerepel. Az ökölvívók Észak-Magyarország területi bajnokságában küzdenek. Az asztaliteniszezők is az NB III-ban játszanak. A labdarúgók és a többi szakosztály mögé lelkes baráti kör tömörül, *a vasutasok magukénak érzik a MÁV HAC-ot.*

A csomópont dolgozói a tömegsportban is élen járnak. 1968-ban a járási TS hagyományos munkahelyi szpartakiádján, a tömegsport nagy seregszemléjén is jól szerepeltek a vasutasok. Mint a legtöbb dolgozót felvonultató üzem, *elnyerték a járási TS szép kivitelű serlegét.*

A sportkör fennállásának 50 éves jubileumáról július második felében ünnepélyes külsőségek között emlékeztek meg a hatvaniak. Az állomás nagy oktatótermében megtartott ünnepségen *Kijácz József* állomásfőnök, a MÁV HAC elnöke ismertette a félévszázad munkáját. Az ünnepi beszédek után került sor a kitüntetések és jutalmak átadására. *Pető András,* a sportkör titkára a Sport Érdemérem ezüst fokozatát, *Szuromi István,* az állomás szakszervezeti bizottságának titkára a Testnevelés Kiváló Dolgozója, *Kijácz József* állomásfőnök a Testnevelés Érdemes Dolgozója kitüntetésben részesült.

HÍREK

— **Uj felvételi épületet kapott Badacsonytördemic** állomás. A korszerű létesítmény méltó társa a Balaton északi partján az utóbbi években elkészült Aszófő, Révfülöp és Balatonakali állomás felvételi épületének.

— *NÉGYVÁGÁNYÚ villamosított vasútvonal építését tervezik Róma és Firenze között. A 258 kilométer hosszú vonalon 15 alagút, 3 híd és több viadukt lesz. Az expresszvonatok maximális sebessége, megközelíti majd a 250 kilométer/órát.*

— **Túlteljesítették első félévi darabszámos tervüket a** szombathelyi járműjavító dolgozói. A teherkocsi fővizsgából 123, futójavításból pedig 25 kocsival javítottak többet a tervezettnél. Különösen jó eredményeket értek el a XX. vasutasnap tiszteletére rendezett ünnepi műszak alatt.

— *NEGYVENÉVES a hatvani MÁV Liszt Ferenc Művelődési Ház szimfonikus zenekara. A jubileum alkalmából ünnepi hangversenyt rendeztek. A műsorban fellépett Bódi Imre, a Magyar Állami Operaház művésze. A művelődési ház vezetősége külön köszöntötte Ángyán Jenő karmestert, aki 40 éve áll a zenekar élén.*

— **Hetven irányvonat közlekedik** 100 kilométer/órán felüli sebességgel a Német Szövetségi Köztársaságban. Leggyorsabb a „Porta Westfalika", amely a Köln—Hannover közötti 300 kilométer távolságot, öt megállással, 2 óra 29 perc alatt teszi meg.

— **Eredményes munkát végeztek** az első félévben Kötegyán állomás dolgozói. A kocsitartózkodási, a kocsikihasználási és a szállítási tonnatervet egyaránt túlteljesítették.

— *MEGKEZDTÉK a miskolci vontatási főnökség villamosmozdony szerelőcsarnokának bővítését. A 45 millió forintos beruházással készülő csarnokban 20 villamosmozdony egyidejű szerelését lehet majd elvégezni.*

A szerkesztőség üzeni

Illés Gyula Pécs: Szűcs Ferenc Hatvan; Boldizsár Gyula Békéscsaba; Bognár Károly Tapolca; Bakó János Miskolc; Fekete Antal Hódmezővásárhely; Szalay Imre, Boros Zoltán, Szombath Endre, Szombathely: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Leitner Ferenc Kisvárda; Galgóczi László Jánoshalma, dr. Rinkóczi Jánosné Bp., Mezei István Mosonszolnok; Major Lajosné Vál; Roller János Nagymaros: **Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.**

KERESZTREJTVÉNY

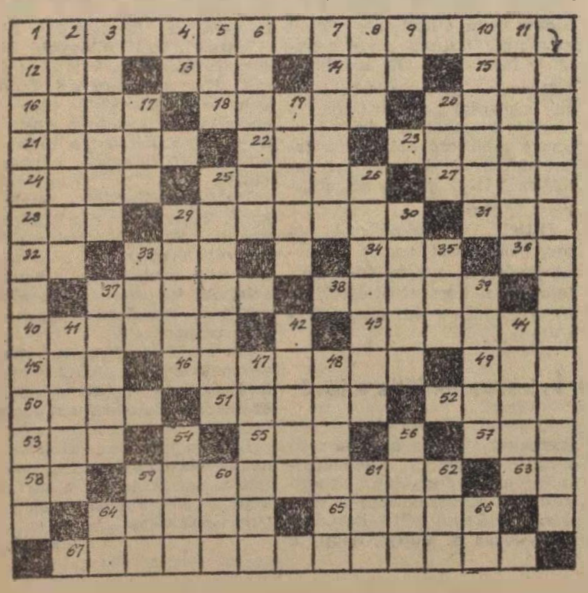
Vízszintes: 1. November hónap legfontosabb belpolitikai eseménye lesz. (Folytatása a vízszintes 67-ben.) 12. . . . Sztaniszlav, cseh színműíró. 13. Kettőzve a pesti halandzsa kifejezése az üres beszédre. 14. Becézett női név. 15. Vesszőből font szállítóeszköz. 16. A felépítménnyel együtt emlegetjük. 18. Somogy megyei község lakója. 19. Betűpótlással zár az ajtón. 21. Rizsből és birkahúsból készült török étel. 22. Elő ellentéte. 23. Község Borsod megyében. 24. Főnök-e? 25. Időhatározószó. 27. Lendület. 28. Felfordulás, bonyodalom nem éppen irodalmi kifejezéssel. 29. Híres spanyol bor, névelővel. 31. D. N. V. 32. Azonos magánhangzók. 33. Végtelenül emel! 34. Homok közepe. 36. Duna mássalhangzói. 37. Az egyik bolygó, névelővel. 38. Fajtiszta kutyája. 40. A MÁV anyaga, eszköze. 43. Gyengeelméjű (ék. fel.) 45. A falevélnek van. 46. Nem a hamisalcé. 49. Úgy, dolog (latin). 50. Dalmáciai város (ék. hiány). 51. . . . Zoltán, 17-es labdarúgó-válogatott, később neves edző. 52. Állj! angolul. 53. Mint 14 vízszintes. 55. Nagy költőnk neve, fonetikusan. 57. Nem fölé. 58. A Balaton is ez. 59. Itt hagyta az autóját. 63. Orr kétharmada. 64. Ma élő szatirikus írónk. 65. Felpénz.

Függőleges: 1. A szakszervezeti választások egyik lépcsője. 2. Francia író, a modern vígjáték megteremtője. 3. Kikötőváros Dél-Olaszországban. 4. Az itterbium kémiai jele. 5. Gyakori török, arab név. 6. Dubrovnik régi neve. 7. Vakbuzgó (görög). 8. Az SZTK elődje. 9. A calcium vegyjele. 10. Hangzat, összhang, harmónia. 11. Dán sziget a Keleti tengerben. 17. P. Á. E. 19. Gyűrűalakú korallisziget, közepén tóval. 20. Vonatkozó névmás. 25. . . . Vespucci. Amerika névadója. 26. Zenei műszó (görög). 29. Híres hegedűkészítő család Cremonában. 30. . . . László, dalköltő (1703—1764). 33. Ausztráliai futómadár. 35. Országos Rendelőiroda. 37. A nyugati semiták főistennője. 39. A legnagyobb verőér, 41. Mezőgazdasági munkát végző. 42. Pest megyei község. 44. . . . gia, vallástudomány. 47. Vékony fehér lap, névelővel. 48. Bankművelet (ék. hiány). 54. Angol város. 56. Szemét. 59. Néger törzs Nigériában. 60. T. D. G. 61. Kezes, de hangtalanul. 62. Kínai név. 64. Akarat kezdete. 66. Latin csont.

Beküldendő: vízszintes 1. és folytatásaként a függőleges 67. Beküldési határidő: szeptember 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Társadalmunk időszerű kérdései. A szocialista demokratizmus kérdései.

Egy-egy könyvet nyertek az 1970. évi 14. számunkban megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Horváth Mária, Zalaegerszeg, Mártírok útja 4/b. II. 8. Nagy László Eger, Kertész utca 1. Beke József Szombathely, VII., Vámos Ilona u. 5. Kelemen Ágnes, Kiskundorozsma, MÁV állomás. Szántó Imre, Hódmezővásárhely, VII., Fény utca 3.



MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
Budapest VI., Benczúr utca 41.
Telefon, városi: 229—672.
Üzemi: 19—77
Kiadja és terjeszti a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest VII., Rákóczi út 54.
Telefon: 224—819
Felelős kiadó: Gábor Márton, a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Csekkszámlaszám: 79.915.001—40
Szikra Lapnyomda



VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XIV. ÉVFOLYAM, 17. SZÁM Ára 40 fillér 1970. SZEPTEMBER 2.

„A Gazdasági Bizottság határozata segíti a munkát"

Tóth János igazgató, a budapesti vasútigazgatóság vezetőjének nyilatkozata

Szinte már minden érdekelt előtt ismeretes a *gazdasági bizottság* határozata, amely 1970. augusztus 15-től 1971. február 28-ig szabályozza és meghatározza a vasút és a fuvaroztatók kapcsolatát. Nagyon időszerű volt ezt a problémát a gazdasági bizottság elé vinni, hiszen *a ki- és betakarítások lassúsága, a hónapról hónapra növekvő kocsiállásórák nemcsak a vasútnak, hanem a népgazdaságnak is jelentős károkat okoztak.* A nemrég megjelent határozat a többi között kimondja:

„A fuvaroztatók kötelesek a vasúti vagonokba, illetve azokból rakodni éjszaka és üzemszüneti napokon is. A határozatot megszegő vállalat, gazdaság stb. vezetőjével szemben a felettes minisztere köteles gazdasági szankciót alkalmazni és erről a gazdasági bizottságot tájékoztatni... A rakodási határidőt túllépő fuvaroztatóknak a vasút köteles felemelt, progresszíven növekvő kocsiállászpénzt felszámítani."

Együttes munkával

A gazdasági bizottság határozata a vasutat is több olyan intézkedés megtételére ösztönzi, amelyek feltétlen segítik a vállalatokkal való jó együttműködést, hiszen csak kölcsönös és együttes munkával valósítható meg mindaz, ami a határozatban szerepel.

A budapesti vasútigazgatóság vezetőjétől, *Tóth János* igazgatótól arra kértünk választ, hogy a határozat megjelenése óta milyen intézkedéseket tettek a ki- és berakás folyamatos biztosítása érdekében.

— *Mielőtt az általunk hozott és az igazgatóság szolgálati helyein már ismert intézkedésekről beszélnék, hadd említsem meg* — mondta Tóth János igazgató —, *hogy a gazdasági bizottság határozata jelentősen segíti a munkánkat, hiszen területünkön 1200 vállalat és termelőszövetkezet helyezkedik el és a 437 iparvágányunkon 624 vállalat rakodik.* Ezek a vállalatok az év első felében 283 144 kocsit raktak be és ki késedelmesen és a 6 298 267 késett kocsióráért 95 910 416 forint kocsiállászpénzt fizettek. Hátráltatta munkánkat az is, hogy az első félévben *a vállalatok által igényelt kocsikból — legtöbbször a kiállítás után — 11 241 kocsit mondtak le.* Figyelembe véve azt, hogy igazgatóságunk állomásain naponta mintegy 4—5000 kocsi kerül kirakásra és csaknem ugyanannyi felhasználásra, nem közömbös, hogy a kocsik mozgása milyen ütemben történik. Igen jelentős azoknak a vállalatoknak a száma, akik részére naponta többszáz kocsi érkezik és ahol a kirakások eddig nemcsak a szombati és vasárnapi napokon, hanem az éjjeli órákban is szüneteltek. Így történhetett meg az, hogy *területünkön az év első felében 455 223 kirakatlan kocsi volt.* Ezért várakozással tekintünk a gazdasági bizottság határozatát követő kölcsönös munka elé és őszintén reméljük, hogy az eddigi helyzet lényegesen változik majd.

— Hogy láttak munkához, mi az első és talán legfontosabb feladatuk?

— Első és legfontosabb tennivalónk azt tartjuk, hogy a területünkön levő állomásokkal és kezelési helyekkel kapcsolatban álló *valamennyi vállalatot, gyárat, termelőszövetkezetet meglátogatunk.* A szállítási tervek ismeretében, a grafikonos kiszolgálások megfelelő átértékelésével, a lehetőségekhez mérten a gyakoribb kiszolgálási rend alkalmazásával a lehető legjobb összmunkát teremtjük meg. Figyelembe vesszük a párhuzamos kiszolgálás adta lehetőségeket és a változott helyzethez idomítjuk a vonatközlekedési tervet is. *A grafikonos kiszolgálást minden eszközzel biztosítjuk, sőt szükség esetén növeljük a kiszolgáló- és tolató gépeink számát is. Gondoskodunk azonkívül arról, hogy a rakodóhelyek világítása megfelelő legyen,* hogy a rakodóhelyek tisztítása, portalanítása és vízelvezetése ne hátráltassa a munkánkat és gondoskodunk arról is, hogy a magas rakodók, raktárak kisebb hiányosságai még az esős időszak beállta előtt ki legyenek javítva. Az éretesítések és előjelentések jelenlegi végrehajtásának módját felülvizsgáljuk és *megtesszük a szükséges intézkedéseket, hogy a felek időben értesüljenek a küldemények érkezéséről, hiszen nekik is kell egy bizonyos idő a kirakás előkészületeihez.* Ennek érdekében alkalmazunk nyugdíjasokat, illetve fiatalkorúakat is, hiszen az előjelentő szolgálatot el tudják végezni. A központi fel- és elfuvarozó helyeinken, ahol már jelenleg is MÁV—AKÖV komplex brigádok működnek, tovább szélesítjük az együttműködést és még nagyobb mértékben alkalmazzuk az anyagi ösztönzést.

— Úgy hisszük, van tennivaló — a kirakodásokat illetően — a saját portánkon is. Az önkezelésű kocsik kirakására gondolunk?

— *Valóban így van, hiszen csak ez év júniusában a Budapesti Építési Főnökség 44 kocsit rakott ki késetten, s a felmerült kocsióra 1293 volt.* De megemlíthetném a pályafenntartási szakszolgálatot 71 késetten kirakott kocsival, vagy az anyaggazdálkodási szakszolgálatot a 105 késetten kirakott kocsijával.

Területi pótlék

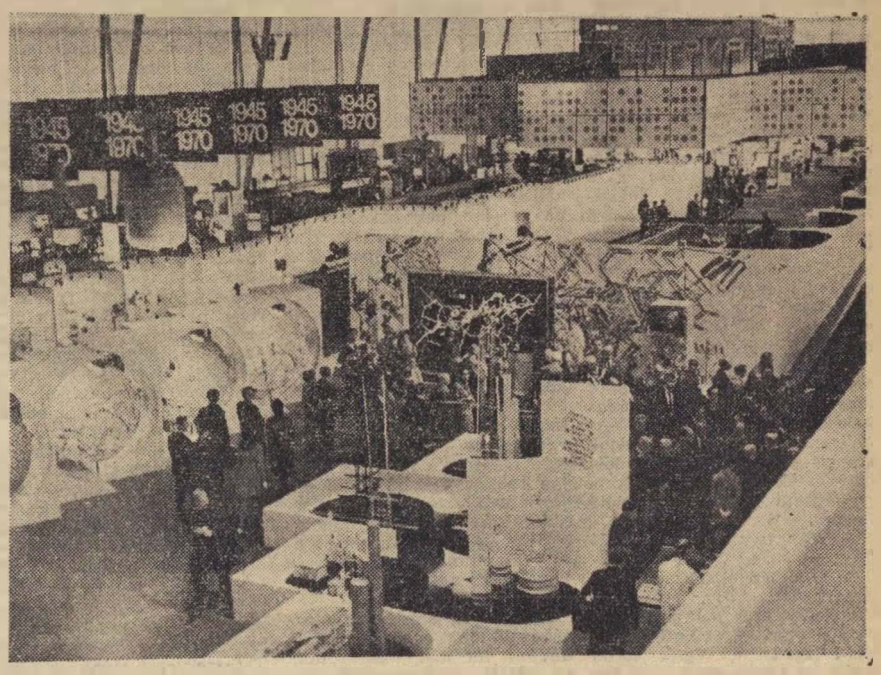
— Gondoltak-e arra, hogy a munka jobbá tétele érdekében felülvizsgálják az eddigi anyagi ösztönzőket, hogy ezzel is segítsék a folyamatos és gyors munkát?

— A végrehajtó szolgálat munkájának hatékonyabbá tétele érdekében — felhasználva a bértömeggazdálkodás adta lehetőségeket — *olyan anyagi ösztönzőket alakítottunk ki, amelyek a csökkentett létszám mellett végzett intenzívebb munkát többre értékelik és jobban díjazzák.* Ezenkívül egyes munkakörökben a nehéz szellemi és fizikai munkát megkövetelő budapesti pályaudvarokon differenciáltan, *úgynevezett területpótlékot is fizetünk.* Mindezeken az intézkedéseken kívül a feladataink sikeres végrehajtása érdekében szükséges az igazgatóság szakszolgálatainak szoros összefogása, az építési- és szállítási munkák oly mérvű összehangolása, hogy a forgalom ne szenvedjen hátrányt.

— Mi nemcsak a tervek teljesítését tűztük ki célul, hiszen a féléves előirányzatunkat is teljesítettük, mégis az első félévben a 738 832 igényelt kocsiból 83 893 kocsit nem tudtunk időre kiállítani. Azt tekintjük eredményes munkának és *azt a feladatot tűztük ki célul magunk elé, hogy a jelentkező szállítási igényt teljes mértékben és időben kielégítjük.* Ennek a feladatnak a végrehajtásában a szakszolgálatok, a vasutas dolgozók szoros összefogása mellett igényeljük szállítófeleink segítőkészségét is, mert csak így, *együttes erővel, közös összefogással valósíthatjuk meg a gazdasági bizottság határozatát* — fejezte be nyilatkozatát *Tóth János* igazgató.

Szerényi József

25 éve szabad Magyarország kiállítás Moszkvában



Alkotmányünnepünk tiszteletére reprezentatív kiállítás nyílt Moszkvában, 25 éve szabad Magyarország címmel. A kiállítást Fock Jenő, a magyar forradalmi munkás-paraszt kormány elnöke nyitotta meg. A kiállítást megtekintette Kádár János, a Magyar Szocialista Munkáspárt Központi Bizottságának első titkára is. Képünkön a kiállítás egy részlete látható

(MTI Foto — Mező Sándor felvétele)

A szakszervezeti választások főbb elvei

Mint arról előző számunkban hírt adtunk, 1970. november 15-e és 1971. május 10-e között kerül sor a szakszervezeti választásokra. Cikkünkben a választással kapcsolatos legfontosabb elvekről szólunk.

A szakszervezeti szerveket és vezető tisztségviselőket a szakszervezeti tagok, illetve azok küldöttei demokratikusan választják meg, az alapszabályban előírt kötöttségek figyelembevételével.

Minden érvényes tagsággal rendelkező szakszervezeti tag választhat és választható az alábbiak szerint:

- *egyéves tagság után szakszervezeti bizalminak és bizalmi helyettesnek,*
- *kétéves tagság után üzemi, hivatali, szakszervezeti szervbe,*
- *hároméves tagság után megyei, területi szervbe,*
- *ötéves tagság után a szakszervezet központi vezetőségébe és a Szakszervezetek Országos Tanácsába.*

A vezetőségválasztó taggyűlés, küldöttértekezlet, kongresszus akkor határozatképes, ha a választás napján munkában levő szervezett dolgozók, illetve a megválasztott küldöttek legalább kétharmada jelen van.

Ha a vezetőségválasztó értekezlet nem határozatképes, 14 napon belül újat kell összehívni, amely a résztvevők számától függetlenül határozatképes.

A szakszervezeti szervek, tisztségviselők és küldöttek jelölését 3—15 főből álló választott jelölő bizottság végzi, amelyet — alapszervezeti szinten — a vezetőségválasztás előtt legalább egy hónappal nyílt szavazati többséggel kell megválasztani.

A jelölő bizottság saját tagjai közül elnököt választ.

A jelölő bizottság választása:

a.) Ameddig lehetséges, a tagság közvetlen részvételével történjék (összevont, vagy decentralizált taggyűléseken, szakszervezeti csoportértekezleten).

b.) Mindazoknál az egy területen lévő üzemeknél, vállalatoknál, intézményeknél, ahol küldöttértekezletet tartanak, a választás előtt a küldötteket össze kell hívni, akik saját soraikból megválasztják a jelölő bizottságot.

c.) A több területen, vagy telephelyen működő ipari nagyvállalatok, intézmények stb. küldöttértekezletei a választással egyidőben választják meg a jelölő bizottságot is.

d.) A közép- és felső szervek jelölő-, mandátum- és szavazatszedő bizottságait a területi küldöttértekezleteken, kongresszusokon választják meg.

e.) A különböző bizottságok választásánál törekedni kell arra, hogy azok összetétele megfelelően tükrözze az adott munkahely dolgozóinak összetételét.

f.) A felső szakszervezeti szervek biztosítsák, hogy a választott bizottságok elnökei és tagjai megismerjék feladataikat és a felső szakszervezeti szerv véleményét a vezetőség eddigi munkájáról, valamint az új vezetőség összetételére vonatkozó elvi célkitűzéseket.

A jelölő bizottság a dolgozó kollektívák együttes ajánlással, valamint a tagsággal folytatott széles körű beszélgetés — az adott terület párt- és KISZ-szervezetével történő konzultálás — alapján alakítsa ki javaslatát és azt a választás előtt legalább 10 nappal közszemlére függessze ki.

A jelölő bizottsági választó értekezleten kell jóváhagyni — a felső szakszervezeti szerv irányelvei alapján — az új vezetőség és a küldöttek létszámát is. Középszerveknél és a kongresszuson e jóváhagyásra a rendezvényt levezető elnök javaslata alapján kerül sor.

A szakszervezeti szervek választása a demokratizmus elveinek betartásával, titkosan, illetve meghatározott esetekben nyílt szavazással történik.

1.) Nyílt szavazással választják:

— *a szakszervezeti bizalmit, a bizalmi helyettest, (a vezető bizalmit és annak helyettesét)*

— *a társadalombiztosítási tanácsot.*

2.) Titkosan választják:

— *az összes többi szakszervezeti szervek tagjait, vezető tisztségviselőit és a küldötteket.* A korábbiaktól eltérően személy szerint kell megválasztani a műhelybizottság titkárait és a számvizsgáló bizottság elnökeit is.

Megválasztottnak az a személy tekintendő, aki a szavazások során a szavazatoknak legalább kétharmadát megkapta. Amennyiben több név szerepel a szavazólapon, a sorrendiség dönt.

A választó értekezletnek két napirendi pontja legyen:

1.) Beszámoló a vezető szerv (bizalmi) munkájáról. A számvizsgáló bizottság jelentése. Határozati javaslat.

2.) A vezető szervek (bizalmi), a társadalombiztosítási tanács és a küldöttek megválasztása.

Az alapszervezeti választásokat — lehetőség szerint mindenütt — munkaidőn kívül kell megtartani.

Minden választást az illetékes felsőbb szerv hagy jóvá. Ahol a választás eltér a SZOT és a szakszervezet központi vezetőségének választásokra vonatkozó határozatától, a felsőbb szerv új választást rendel el.

A felemelt kocsiálláspénz nyomában



Munkában a csavargyár kirakó brigádja. Riportunk a 3. oldalon

(Gergely József felvétele)

Széles körű ismeretterjesztést

A szocialista társadalom felépítése *csak sokoldalú műveltséggel, szilárd marxista-leninista világnézettel, széles látókörrel, fejlett szakmai képzettséggel, a napi politikában nagy tájékozottsággal rendelkező dolgozókkal valósítható meg.* A világ dolgoival, a műszaki-technikai fejlődéssel, a tudományos feifedezésekkel csak az tud színvonalasan foglalkozni, aki állandóan képzi magát, folyamatos önművelést végez. Ma már elképzelhetetlen, hogy valaki egyszer megszerzett tudásával — legyen az bármilyen magas szintű is — egy életen át lépést tudjon tartani a fejlődéssel.

Az iskolán kívüli ismeretszerzés, *az önművelés egyik lehetősége és színvonalas módja, a tudományos ismeretterjesztésben való részvétel,* amelyben mindenki megtalálhatja érdeklődési körének. s a képzettségének megfelelő formát.

A már tanultak újra való felfrissítése, az újabb tudományos eredményekkel való megismerkedés, új művészeti irányzatok tanulmányozása lehetővé teszi az emberi kultúra befogadását, végső soron pedig az egyre gyarapodó tudás örömérzetével ajándékozza meg az embereket.

A szakszervezeti bizottságok, művelődési intézmények feladata *megteremteni a tudományos ismeretterjesztés anyagi és technikai feltételeit,* elvégezni a tervezéssel és szervezéssel kapcsolatos teendőket.

A tervezésnél figyelembe kell venni, hogy az a munkahely egész nevelési tevékenységébe beilleszkedjen. *A tematikákat úgy állítsuk össze, hogy azok középpontjában a természettudományos, a műszaki, a szakmai, valamint a szocialista életformát és magatartást befolyásoló ismeretek terjesztése álljon.* Az így elkészült tematikai javaslatokat közvéleménykutatásra el kell juttatni a dolgozókhoz. Ezzel segítséget nyújtunk a témaválasztáshoz, biztosítjuk az igényességet és terveink alapján tudjuk megvalósítani nevelési célkitűzéseinket. A visszaérkezés után megismerjük a dolgozók igényeit, meg tudjuk állapítani melyek azok a tematikák, amelyek felkeltették az érdeklődést.

Az igények ismeretében hozzákezdhetünk a szervezéshez, amihez fel kell használnunk az agitáció és propaganda különböző módszereit és formáit. *Leghatásosabb a személyekhez szóló szóbeli agitáció, de ez egyben a legtöbb időt és energiát követeli.* Jól megszervezett, nagy létszámú aktívahálózattal ez is megvalósítható. Az írásos agitáció eredményessége csak akkor várható, ha az anyagot sok példányban tudjuk elkészíteni és el tudjuk juttatni a dolgozók tömegeihez. E két fontos lehetőséget kell elsősorban alkalmazni, majd ennek kiegészítésére alátámasztására használjuk a többi formát *(plkát, faliújság, hangos híradó stb.)* A szervezésnél vegyük igénybe azoknak a dolgozóknak a segítségét, akik visszajuttatott tematikai javaslatokkal kifejezték szándékukat az előadásokon való részvételre. *A jó szervező munka, a hatásos agitáció és propaganda. a meggyőző érvek felsorakoztatása feltétlenül hozzájárul a sikeres ismeretterjesztő munka megindításához.*

A tervezés és szervezés után a következő feladat a TIT-tel való szerződéskötés. Ennek lebonyolításáról külön nem szólunk, hisz erre nézve minden TIT-szervezet részletes útmutatással szolgál.

A jó szervezéssel azonban nem fejeződhet be az ismeretterjesztéssel való foglalkozás. *A szakszervezeti bizottságok alapvető feladata ellenőrizni az előadásokat, segíteni a hallgatókat és az előadókat, egész éven át figyelemmel kísérni a munkát.* A szerződés alapján megindulló előadások, előadássorozatok, munkásakadémiák sikere a jó előadókon múlik. Az ezzel kapcsolatos észrevételeket, kifogásokat azonnal jelezni kell a TIT-nek, hogy az megfelelően intézkedhessen. *De fontos feladat a kultúrált körülmények biztosítása,* mert ez vonzó hatást gyakorol a hallgatókra, míg a kultúrálatlan körülmények, fűtetlen, hideg helyiség elriasztja azokat. Időben kell gondoskodni a megfelelő szemléltető eszközökről.

Sokrétű tehát a munka, mit el kell végezni, de a dolgozók megelégedettsége, műveltségüknek gyarapítása minden e tevékenységgel foglalkozó aktívának örömére szolgál majd.

Tóbiás Béla

Változatlan bizalommal

Miskolc-Tiszai pályaudvaron a személy- és áruforgalom zavartalan lebonyolítása jelentős feladatot hárít minden vasutas dolgozóra. Ezt a felelősségteljes munkát az eltelt évek során kitűnően oldották meg a miskolci vasutasok. *A gazdasági munkasikerekhez természetesen a mozgalmi szervek is jelentősen hozzájárultak.* A munkakörülmények állandó javítása, a jó munkahelyi légkör kialakítása, a mindennapos érdekvédelem a szakszervezeti bizottság és a fáradhatatlan aktívahálózat áldozatos munkáját is fémjelzi.

A bizalmiak jól dolgoznak

A Tiszai pályaudvaron a dolgozók 99,5 százaléka szakszervezeti tag. A nagy létszámú szervezett dolgozók kéréseit, problémáit 174 bizalmi tolmácsolja a műhelybizottságok, illetve a szakszervezeti bizottságnak és az illetékes gazdasági partnereknek. A dolgozók részéről megnyilvánuló bizalomra és megbecsülésre mi sem jellemzőbb, mint az, hogy a bizalmiak mintegy 50 százaléka 15—20 éve látja el felelősségteljes megbizatását.

A szakszervezeti bizottság álláspontja, hogy csak munkahelyváltoztatás, hosszabb betegség, vagy nyugdíjazás esetén változzon a bizalmi személye. A legritkább eset, hogy rossz munkája miatt nem választanak újjá bizalmit.

A közelgő választások előkészületi munkái már javában folynak. A legfontosabb, legdöntőbb a káderek gondos kiválasztása. A szakszervezeti bizottság vezetőinek véleménye szerint a bizalmiak összetételében nagyobb mérvű személyi változások nem várhatók. *A bizalmiak az elmúlt választás óta is derekas munkát végeztek,s legtöbbjük továbbra is birja a csoporttagok bizalmát, nagy népszerűségnek örvendenek, tekintélyük elismert.*

A bizalmiak között 37 a nő. Nagyobb részükhöz csak nőkből álló bizalmi csoport tartozik, de vannak közöttük olyanok, akik vegyes csoportot vezetnek. Az állomáson 15 női szocialista brigád működik és 8 olyan politikai iskolát tartanak nyilván, amely kizárólag csak nőkből áll. Mindezekből kitűnik, hogy a gazdasági és mozgalmi munkából e fontos vasúti gócponton a női dolgozók jelentős részt vállalnak. A szakszervezeti tevékenységet nagymértékben segítik a női bizalmiak is.

Az emberekkel foglalkozni kell!

Gaganetz Aurélné hosszú évek óta foglalkozik az állomási dolgozók illetmény, táppénz, intézményes és rendkívüli segélyek kifizetésével. A közel húszéves társadalmi tevékenységével kapcsolatban a következőket mondta:

— A bizalmi munka fontos feltétele, hogy az ember azonosuljon a csoporttagokkal, élje bele magát helyzetükbe. *A legapróbb emberi problémákat sem szabad lebecsülni. Tudomásul kell venni, hogy az általános kérdéseknél jóval intenzívebben foglalkoztatja az embereket a saját és közvetlen környezetének gondja, baja.* Fontos segítője a bizalminak a jó emberismeret. Az emberekkel való foglalkozást nem lehet sematizálni. Minden ember más egyéniség.

— Ami szakszervezeti munkámat illeti, nagy segítség az, hogy a műhelybizottság titkárával naponta tudok beszélni — folytatta. — Előfordul azonban, hogy sürgős esetekben közvetlenül a szakszervezeti bizottságot keresem fel. A bizalmi értekezleten kapott instrukciókat a legrövidebb úton eljuttatom a csoporttagokhoz. Legfontosabbnak tartom a tagokkal való állandó, személyes kapcsolatot. A bizalmi jog és hatáskör gyakorlására a lehetőségeket a gazdasági és szakszervezeti vezetőség biztosítja. *Növeli önbizalmukat, hogy véleményünket, javaslatainkat kérik, igénylik a vezetők. A legmesszebbmenő önállóság pedig még lelkiismeretesebb munkára késztet.*

A beszélgetés után az elmúlt bizalmiválasztások jegyzőkönyveiben lapozgatunk. Gaganetz Aurélné munkájával kapcsolatban azt jegyezték fel: „A tagság Gaganetz Aurélné munkájával elégedett. Bizalmi csoportját jól összefogja és mindig tájékoztatja a társadalmi és egyéb eseményekről. Kérik a csoport tagjai, hogy továbbra is legyen a bizalmiuk és ezután is olyan lelkiismeretesen végezze munkáját, mint eddig".

Sz. Tóth András

Pontos tájékoztatás

Helyesen, jól politizál Szeged állomás szakszervezeti bizottsága — erre gondolhat mindenki, aki elolvassa a peronon levő faliújságot. *Friss adatok tájékoztatják a tagságot, illetve az érdeklődőket arról például, hogy a szakszervezeti bizottság mellett működő üdülési albizottság, továbbá társadalombiztosítási tanács segélyezési albizottsága legutóbb milyen munkát végzett.* Másképpen kifejezve: kik, milyen címen, mennyi segélyt kaptak, ezenkívül kik azok a dolgozók, akik saját maguk, vagy gyermekeik részére üdülési beutalót kaptak. A pontos tájékoztatás hozzájárul az üzemi demokrácia, a nyílt, őszinte légkör feltételeinek megteremtéséhez, s választ ad arra a gyakran elhangzó, általános kérdésre, hogy mit nyújt a szakszervezet a dolgozóknak.

Szeged állomáson megtudható a szakszervezeti bizottság faliújságjáról, hogy az utóbbi hónapokban húsz vasutas kapott üdülési beutalót különböző helyekre, s vannak közöttük olyanok is (Kiss Ilona és Tóth I. Lajos), akik augusztusban egy hétre Bécsbe utazhattak a SZOT üdülőhajójával. Olvasható továbbá név szerint, hogy Balatonkenesére 12, Bodrogolaszba 6, Zamárdiba 5, Balatonszabadiba 3 szegedi vasutas gyermekét vitte nyaralni a szakszervezet.

Egy másik közlemény annak a 117 dolgozónak a nevét sorolja fel, akik az első félévben szétosztott ötvenezer forintból részesültek különféle segély címén. *Ugynevezett vállalati szociális segély kifizetését 50 esetben javasolta a segélyezési albizottság.* Az igénylők többsége 300—500 forintot kapott, de kitűnik a felsorolásból, hogy vannak, akik — rászorultságuktól függően — magasabb összegű segélyben részesültek. Így például két dolgozónak 1000, egy dolgozónak 2000 forintot folyósítottak. *A jogosultság megállapításába a hirdetmény szinte az egész tagságot bevonja, hiszen személy szerint szinte mindenki ismeri a segélyezettek szociális körülményeit, s véleményt tudnak mondani a segélyezési ügyeket intézők — minden bizonnyal helyes — állásfoglalásáról.*

Szülési segélyt 18, temetkezési segélyt 3 szegedi dolgozó kapott, ezenkívül 16 dolgozót részesítettek 300-tól 1500 forint összegig terjedő szakszervezeti szociális segélyben.

— ács —

ÉLETMENTÉS KISTERENYE ÁLLOMÁSON

1970. augusztus 3-án a 334-es számú személyszállító vonat Kisterenye állomáson a második vágányra járt be. Egy idősebb nő, akinek figyelmét a harmadik vágányon álló, Budapest felé tartó személyvonat kötötte le, belépett a behaladó vonat elé. *Györe Károly főintéző, aki ügyeletes szolgálatot teljesített, egyetlen pillanat alatt, saját testi épségét is veszélyeztetve, kirántotta az idősebb asszonyt a vonat elől.* Györe Károlyt dicséret illeti.

Szűcs Ferenc
Hatvan

ÉBERSÉG, EMBERSÉG

Szolnok állomás után a Tisza híd előtt gyors fékkel állt meg — augusztus 12-én — a 6608-as számú Bukarestbe tartó Orient-expressz. A mozdonyvezető *Kovács György* (Hámán Kató vont. főn.) a töltésoldalban egy eszméletlen embert látott feküdni. *A vonatvezető Stadler Béla segítségével a sérült embert beemelték a szolgálati kocsiba, s a sérültet Szajol állomásig vitték el, ahol a forgalmi szolgálattevő a mentőt hívta.* Kovács György mozdonyvezető a figyelmességével és emberségével talán egy ember életét mentette meg.

Pacz József Curtici

Cél: az átfutási idő csökkentése

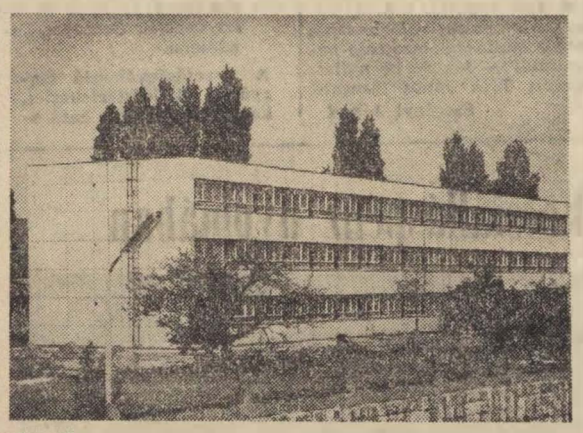
Az árvíz következtében megnövekedett szállítási feladatok a *debreceni járműjavító* dolgozóit is nehéz feladatok elé állítják. A tennivalókat az üzem műszaki és társadalmi szerveinek vezetői a dolgozókkal termelési tanácskozásokon, aktíva- és brigádértekezleteken beszélték meg. Az eredmények már az első félévben jelentkeztek. Különösen a javításba beérkezett gőzmozdonyok és teherkocsik átfutási idejének csökkentésében értek el jó eredményeket. A gőzmozdony fővizsga 35 napos tervezett átfutási idejével szemben 32,07, a gőzmozdony főjavítás 34 napos tervezett átfutási idejével szemben 32,74 a teherkocsi fővizsga 15 napos tervezett átfutási idejével szemben 12,89, a tartálykocsik 14 napos tervezett átfutási idejével szemben 11,11 napra teljesítették az átfutási időt. Ez azt jelenti, *hogy a dolgozók jó munkája nyomán a kocsik és mozdonyok két-három nappal előbb kerültek ki a forgalomba.*

Az év hátralevő részében az átfutási idő további csökkentését tűzték ki célul. hiszen az őszi csúcsforgalom idején még több jó állapotban levő kocsira és mozdonyra lesz szüksége a MÁV-nak.

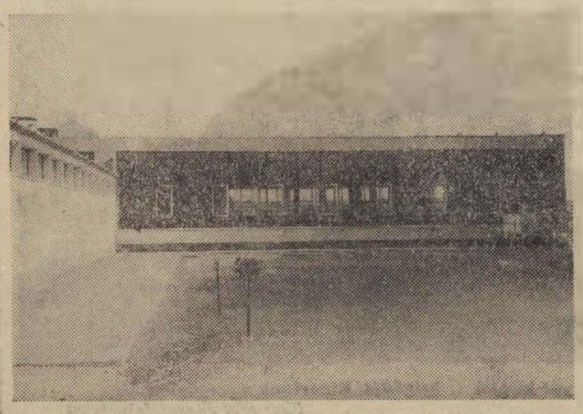
Volosinovszki János

Új szociális épületek

Augusztus 27-én Rödönyi Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója és Szabó Antal, a vasutasszakszervezet főtitkára vezérigazgatói elismerést nyújtott át az első félévben eredményesen dolgozó dunakeszi járműjavító üzem dolgozóinak. Ebből az alkalomból adták át rendeltetésének az 1500 adagos új üzemi konyhát és éttermet, valamint a 900 férőhelyes öltöző-mosdót és egy 1400 négyzetméter alapterületű raktárt.



Képeinken az öltöző, illetve az étterem látható
(Szőnyi Lajos felvételei)



Vasutasok virágkocsija a debreceni karneválon

Debrecenben, az augusztus 20-án megtartott V. országos virágkarneválon, negyven hazai és külföldi kompozíció között, felvonult a vasutasok virágkocsija is. *A több mint százezres közönség gyakran felhangzó vastapsa — az állomástól a Vöröshadsereg útján át, végig a nagyerdei stadionig — azt bizonyította, hogy tetszett az ötlet, mely a kompozíciót létrehozta.*

Valóságos költemény

Harmincezer szál különböző virágot használtak fel a debreceni MÁV-kertészet dolgozói ahhoz, hogy a helyi szertárfőnökség egyik tehergépkocsijának alvázára — *Piránszky Gyula igazgatósági kertészmérnök tervei szerint — 24 órás, megszakítás nélküli munkával megteremtsék a pompás virágkölteményt.* Azért persze, hogy minden jól, idejében sikeriilj ön, segített az „építésben" az igazgatósági KISZ-szervezet harminc fiatalja is.

A kompozíció az európai vasutaknak azt a közös igyekezetét szimbolizálta, amely az utazóközönség igényeinek maximális kielégítésére irányul. *A kocsi oldalait 14 ország virágból készített nemzeti zászlója díszítette, s minden zászló közepén az illető ország államvasútjának monogramját olvashattuk: MÁV, PKP, CCCP, CSD, SNCF, ÖBB, JZ és így tovább.* Erről a „talpazatról" emelkedett ki a hivatalos menetrendkönyv színtén virágokból készített, hatalmas, élethű mása. (A hátsó borító oldalon például rajzos reklámszöveg — „menetjegyemet ÁB-biztosítással kértem" felírással —, amelyért akár külön hirdetési díjat vagy a kertészeknek jutalmat ajánlhatna fel az Állami Biztosító.) A menetrend mellett két karosjelző makettje mutatta a „szabad utat", s a virágkocsi kormányánál csinos egyenruhában, fején vörös sapkával egy forgalmi szolgálattevő ült.

Nehéz munka volt

— *Csordás Gyula* vagyok, a MÁV szertárfőnökség gépkocsivezetője — mutatkozott be a délelőtti felvonulás után kissé fáradtan a „forgalmista", mert bizony, a nagy hőségben szokatlan és nem könnyű feladat volt lépésben, órákon át vezetni a járművet, ügyelve közben a rendezőség utasításaira, a közönségre és a többi virágkocsira.

*Tóth József, a debreceni MÁV-kertészet vezetője szintén nehéz napokat élt át a karnevál*ig. Mire a stadionban elérkezett az ünnepélyes eredményhirdetés — azt meg sem várva — hazaszaladt a lakására, hogy 2—3 órát aludhasson. Egyszerűen nem bírta tovább, hiszen akkor már több mint 30 órája egyhuzamban talpon volt, mivel éjjel-nappal tartott az izgalmas készülődés. Délután azonban ismét a kocsinál találtuk, mert közeledett az esti, tüzijátékos felvonulás ideje.

— Mit szól az eredményhez? — kérdeztük.

Céljukat elérték

— Nagyon erős volt a mezőny. Jóelőre tudtuk, hogy nem kerülünk az első tíz helyezett közé. De azt a célunkat elértük, hogy mi, vasutasok is hozzájáruljunk az immár hagyományos virágkarnevál sikeréhez. Ez a cél vezette kertészetünk dolgozóit akkor is, amikor most, az idei karneválra közreműködtek a Magyar Autóklub szintén ötletes, látványos kompozíciójának létrehozásában, kocsijaik feldíszítésében, amelyek ugyancsak nagy sikert arattak a közönség körében. *Ezenkívül természetesen nevezésre kötelezett bennünket az a tény is, hogy tavaly, virágból készített 1919-es páncélvonatunkkal, elnyertük a zsüri eszmei díját.*

Reméljük, a MÁV virágkocsiját, újabb, ötletes kompozícióját jövőre is ott láthatjuk majd a karneválon.

(kovács)

JÁNOS BÁCSI BÚCSÚJA

Sebestyén János Jászberény állomás váltóőre 43 évi szolgálat után nyugalomba vonult. Az alkotmány ünnepére virradóra — augusztus 20-án — dolgozott utoljára. Nehéz szívvel búcsúzott munkatársaitól és az állomástól, ahol 43 évig szolgált. *Sebestyén János bácsit a fegyelmezett váltóőrt, és a jó dolgozót mindenki szerette, s ezért utolsó szolgálatának reggelén munkatársai szeretettel köszöntötték, majd zenével kísérték haza mindenki barátját, az öreg váltóőrt.*

Sz. F.

A felemelt kocsiálláspénz nyomában



Munkában az AKÖV daruja
(A szerző felvétele)

Budapest-Angyalföld állomásfőnökhelyettesét, *Somogyi István* főintézőt, kezében kocsifelírókönyvvel és krétával a vágányok között találtuk. A 3186-os, Ferencvárosból érkező vonat kocsijait írja.

— „Magad uram, ha szolgád nincs!" — jegyzi meg derűsen. Igyekeznünk kell, nehogy megforduljon a helyzet és a vállalatok rakodóbrigádjai várjanak a kocsikra. *De ha ilyen tempóban rakodnak, mint az utóbbi napokban, akkor bizony még ez is előfordulhat.* Sajnos nálunk is vannak hibák, — és a vonatot mutatja, amelyikkel éppen dolgozik. A 75 kocsit 10 részre kell szétsorozni. Nem is ez a baj, hanem az, hogy 3 helyen, 7 olyan kocsi van, amelyeknek Rákosrendezőre kellett volna eljutniuk. Ilyen ferencvárosi selejt nem nagyon segíti a mi munkánkat.

Munkaszüneti napokon is rakodnak

— Mi a véleménye egyébként a Gazdasági Bizottság határozatáról — tettük fel a kérdést?

— Nagyon időszerű volt a vállalatok megrendszabályozása. A szokványos, régi, alacsony álláspénzeket játszva fizették. Szombaton és vasárnap csak a legritkább esetekben rakodtak. Itt ácsorogtak a kocsik péntektől hétfőig, de sokszor még keddig is. *Az ácsorgó kocsik miatt romlott a kocsiforduló és amilyen mértékben romlott, úgy kapták késve a vállalatok a rakodáshoz szükséges kocsikat.* Augusztus 15-től már zsebbe vág a dolog. A forint rákényszeríti a vállalatokat találékonyságra, keresik a tempósabb rakodások módját. Ugyanis ellentétben a korábbi bagatell kocsiálláspénzzel 24 óra után — ha nem rakták ki a kocsit — óránként 100 Ft és 48 óra után pedig 200 forintot kell fizetni a vállalatnak.

Jól mutatkoztak be egyébként az első szombaton és vasárnap az újonnan szervezett rakodóbrigádok: a Csavargyár 7, a Chinoin — másfél óra alatt — 4, és a Hajó és Darugyár emberei pedig 8 kocsit raktak ki. Csak vasárnap 55 kocsi ürült ki és került vissza a „körforgásba", a forgalomba. Ez rekord. Ilyen évek óta nem volt Angyalföldön. Az AKÖV is jól érzékeli az új rendeletet. A premieren — vasárnap — 16 gépkocsival fuvarozott.

— Az új rendelettel függ össze az is — mondja ismét *Somogyi István* —, hogy a vállalatok fogadják a kocsikat. Korábban hiába értesítettük, vagy hiába fuvarozta volna el az AKÖV az árut, a vállalat nem fogadta azt, mert szombattól hétfőig ünnepelt. Most, szó nélkül kinyitják a kapukat.

Kezdődik a tolatás

Tanyi János fiatal tolatásvezető lép elénk és jelenti, hogy a tartalékmozdony ráállt a kocsisor végére. Alighogy kimondja már, mozdul is a hosszú kocsisor, amelynek a végére aztán ő is felkapaszkodik.

Tolatás kezdődik: a rakodó XV. és XVI. vágányokról húzzák ki a kiürült üres kocsikat és helyettük rakottakat állítanak be. A másik tartalékmozdony a vizai elegyen áll. *Csak engedélyre vár és indul is, hogy kiszolgálja Angyalföld fiók állomását, az állomáshoz tartozó távoli Dunaparti iparvágányokat és rakodókat.* Naponta négyszer „rándul ki" a szomszédba a tartalék. Nem könnyű dolog két emberrel, 50—60 kocsival a forgalmas „Dagály sorompót" kezelni, váltókat állítani és vaslemezeket emel ki a daru. A XVI-on sűrű verejtékezés közben nyersvasat dobálnak ki a Köszörűgyár emberei. Amott egy Kz kocsiból deszkát raknak ki egy háromtonnás TEFU-kocsiba.

Ki ellenőrzi a számadásokat?

Az irodában a költségjegyzék számlák viszont arról tanúskodnak, hogy az „ébresztő" nem minden vállalatnál szólt kellő hangerővel. *A Ferrochemia számláján egy 40 órás megkésett kirakodás miatt 2176 Ft terhelés áll. A Budalakk Festékgyár 48 óra késésért 2976 forintot és a FÜSZÉRT, mert 3 kocsit 112 óra késéssel rakott ki 5728 forintot fizet.*

— Mentségükre szolgáljon, hogy a mulasztásokat a szankció életbelépésének első és második napján követték el. Azóta már biztosan felébredtek! — jegyzi meg Pirtyák János raktártisztviselő.

Közben megérkezett Rákosrendezőről a 3370-es újabb 60 kocsival. A IV. vágányon indulás előtt áll egy 150 tengelyes ferencvárosi táskásvonat. A külsős forgalmi szolgálattevő könyvvel a kezében írja a vonatot, majd összerakja a számadásokat, kiszámítja a terhelést és fékszázalékot, mindent elvégez, ami a vonatvezető munkája lenne, sőt felhelyezi a zárjelzőt is. Amikor ez is rendben van, az eljegyzékelt számadásokat beteszi a táskába és azt átadja a mozdonyvezetőnek, aki a vonatvezető szerepét is betölti.

Nagyszerű dolog! Haladni kell a korral. Egyet azonban nem értek és ezt mindezidáig nem is tudta senki sem megmagyarázni: ki észrevételezi a számadások, vagy számadásmellékletek hiányát, ha ilyen mégis előadódik.

A mozdonyvezető, vagy a táska?

Gergely József

Az együttműködés mindkét fél érdeke

SOK SZÓ ESIK MOSTANÁBAN a gazdasági bizottság határozatának végrehajtásáról. Közben joggal illeti dicséret azokat a vállalatokat, melyek a saját területükön mindent elkövetnek a rakodások gyorsításáért. *De még inkább rászolgálnak az elismerésre azok a vállalatok, amelyek a GB-határozat megjelenése előtt is mindig szem előtt tartották a vasút, a népgazdaság érdekeit — ami végeredményben saját érdekük is —, és késedelem nélkül ürítették ki a részükre érkezett vagonoka.*

— Ilyen vállalat nálunk a konzervgyár — mondotta Francsics József, Szigetvár állomásfőnöke. — A gyár vezetősége, valamint rakodó brigádjai már két évvel ezelőtt a lehető legszorosabb kapcsolatra léptek a vasutasokkal, miután a konzervgyár számláját mintegy másfél millió forintos kocsiálláspénz terhelte. 1968-ban például csak a D-rakodólapok késedelmes visszaszolgáltatásáért csaknem 600 ezer forintot fizetett a konzervgyár a MÁV-nak. Most viszont arra kell ügyelnünk, nehogy mi tarozzunk a gyárnak.

A MÚLT ÉVI KEDVEZŐ EREDMÉNYEK UTÁN — ez év elején a két fél képviselői az együttműködés további lehetőségeit tárták fel. *Így vált lehetővé, hogy a konzervgyár évi 20 millió darabos üvegszükségletét — a beföttes üvegeket — irányvonatokkal fuvarozzuk Orosházáról, az üveggyárból Szigetvárra.* Az üveg addig egész évben, naponta 4—5 vagononként érkezett.

— Tegnap például, augusztus 24-én 17 órakor is egy 40 kocsiból álló üvegvonatot állíottunk be a gyári iparvágányra — mondotta az állomásfőnök. — Ez a vonat csak az előző éjszaka indult el Orosházáról, most pedig — amikor még le sem telt a 24 órában megállapított kirakási idő —, a kocsik nemcsak kiürültek, de többségüket meg is rakta készáruval, külföldre — a Szovjetunióba és az NDK-ba — irányított konzervekkel a szigetvári gyár. Az irányvonatok előnye még az is, hogy a 40—50 kocsiból álló szerelvényben nincs annyi üvegtörés, mint korábban egy-egy, útközben megtolatott, a rendező pályaudvarokon ideoda sorozott kocsiban volt. Érthető, hogy az utóbbi időben egyetlen eseben sem kellett törési jegyzőkönyvet felvennünk.

— Mi kizárólag a vasutasoknak köszönhetjük — újságolta a szigetvári konzervgyár egyik vezetője —, hogy vissza tudtuk szerezni Bács-Kiskun megyei termeltetési körzetünk nyersanyagkészletét. A nagy távolság miatt a gépkocsin fuvarozott paradicsom korábban csaknem hasznavehetetlenné vált. A vasúttól féltünk, hogy nem lesz elég gyors a szállítás, ezért egy ideig nem is mertünk Bács megyéből nyersanyagot beszerezni. *Azután a jó kapcsolat révén a probléma megoldódott: a vasutasok gyorsan, késedelem nélkül szállítják gyárunknak nagyobb távolságról is a friss gyümölcs- és zöldségféléket.*

A GYÁR ÉS A VASÚT KAPCSOLATÁNAK újabb eredménye az a kísérlet, mely a napokban kezdődött meg az újfajta szovjet D-lapok széles körű hazai alkalmazása érdekében. Az új rakodólapok legfőbb előnye, hogy a vasúti kocsiba beálló villástargonca biztonságosan és gyorsan mozgathatja a kényes, törékeny árukat, s ez is segíti megoldani a gyári munkaerőgondokat.

Szigetvár állomás és a helyi konzervgyár dolgozóinak szoros együttműködése követendő példa lehet más vállalatok számára is. Az ilyen kapcsolatnak mind a vasút, mind a fuvaroztató hasznát látja.

(k)

Vagonokat kér a hajóskapitány

A rijekai kikötőben horgonyzó *Hungária* tengerjáró hajó parancsnoka, *Süveges László*, nem titkolja türelmetlenségét.

— *Túlságosan lassú a rakodás* — panaszolja. — *Rendes körülmények között ezerkétszáz tonna a napi rakodási kapacitásunk. Ezzel szemben hétszáz tonnánál több cementet még egyetlen napon sem sikerült átrakni hajónkról a vasúti kocsikba. Egyszerűen azért, mert kevés a vagon. Néha napokat, fél napokat várunk, míg betolnak egy-egy MÁV-kocsit a kikötő vágányára.*

Száz irányvonat

A 6200 tonnás tengeri járműnek pedig sietős a dolga. *Az észak-afrikai Alexandriából 100 000 tonna egyiptomi cementet kell Rijekán át Magyarországra szállítani, hogy ne hiányozzon ez a nagyon fontos építőanyag.* A szállítási program lebonyolításában több magyar Duna-tengerjáró is részt vesz, így például az 1250 tonnás *Tihany* és az 1650 tonnás *Tata*, melyek egy-két napon belül szintén befutnak ide, a rijekai kikötőbe. A Hungária azonban egymaga hoz egyszerre annyi cementet, mint három-négy kisebb „testvére". A hajó raktáraiban ez alkalommal *pontosan 5850 tonna zsákolt cement utazott* keresztül a Földközi és az Adriai tengerengeren, de legközelebb — mint a parancsnok magyarázza — 5900 tonna súlyú lesz a rakomány. Vagyis: *annyival több, mint amennyivel kevesebb a hajó Diesel-motorjainak tartalék üzemanyaga.*

A százezer tonna cement átszállításához, illetve az Adriai tengerről hazánkba való szállításához *legalább 5—6 ezer vasúti kocsi szükséges.* Ebből pedig száz — egyenként háztengelyes — jól megrakott irányvonatot lehetne képezni, ha a Jugoszlávián átvezető hegyi pályákon ekkora — 1500 tonnánál is nehezebb — szerelvények közlekedhetnének. Erről persze nem lehet szó, csak a feladat nagyságát érzékeltettük ezzel a gondolattal. *A Hungária első cementszállítmányának továbbításához is éppen 300 vasúti kocsit kellett biztosítani.* Nem könnyű tehát a lecke, amit a jugoszláv vasutasoknak Rijekában, majd pedig Rijekától Zágrábon át a magyar határállomásig meg kell oldani. Igaz persze az is, hogy a kikötő évi teherforgalmát millió tonnákban mérik, s ehhez képest elenyésző mennyiség a mi százezer tonna egyiptomi cementünk.

— *Ha hazaérkeznek Budapestre* — mondta kikötői látogatásunkkor a Hungária kapitánya —, *mégis tegyék fel a kérdést a magyar vasutasoknak: nem tudnának-e még szorosabb együttműködéssel lehetőséget teremteni ahhoz, hogy az egyik legnagyobb tengerjáró hajónk ne vesztegeljen a szokásosnál hosszabb ideig a kikötőben vagonhiány miatt.*

Elsőbbség Alexandriában...

A türelmetlenséget a kapitány azzal indokolta, hogy a Rijekába július 18-án befutott hajó csak augusztus első napjaiban ürült ki teljesen, *tehát több mint egy héttel lépte túl a tervezett rakodási időt.* Ugyanakkor otthon az árvíz következtében előállt rendkívüli helyzetben minél előbb, egyre több építőanyagra, cementre van szükség, nem is beszélve most arról az anyagi veszteségről, amely a hajó fölösleges tartózkodása miatt ér bennünket. A Hungária parancsnoka és első tisztje — *Gachályi Balázs* — azt is elmondta, hogy az *Egyesült Arab Köztársaság* illetékes szervei minden tőlük telhető segítséget megadnak ahhoz, hogy a rendelkezésünkre bocsátott építőanyag minél gyorsabban hajóra kerüljön és eljusson Magyarországra.

Nos, a hajó kapitányának kérését tolmácsoltuk, azzal a meggyőződéssel, *hogy a magyar és a jugoszláv vasutasok baráti együttműködésében még sok lehetőség rejlik a vagonok gyorsabb, zökkenőmentesebb biztosítását illetően.* Ezt a meggyőződésünket erősítették a fiumei vasutasokkal folytatott beszélgetéseink és az útban hazafelé szerzett kedvező tapasztalataink.

Ne várjanak sokáig a hajók

A szó és a tett egységének bizonyságát láttuk például abban is, hogy Rijeka és Zágráb között több állomáson találkoztunk olyan, villamos vontatású „G-szerelvénnyel", melyek a már kiürült, fedett MÁV-, PKP-, CSD, illetve OPW-vagonokat továbbították a kikötőváros felé.

S az egyik ilyen szerelvényre várakozó *Adriatica-expressz* utasait így nyugtatta meg a jugoszláv kalauz:

— *Kicsit várni kell nekünk, hogy ne várjanak sokat a hajók...*

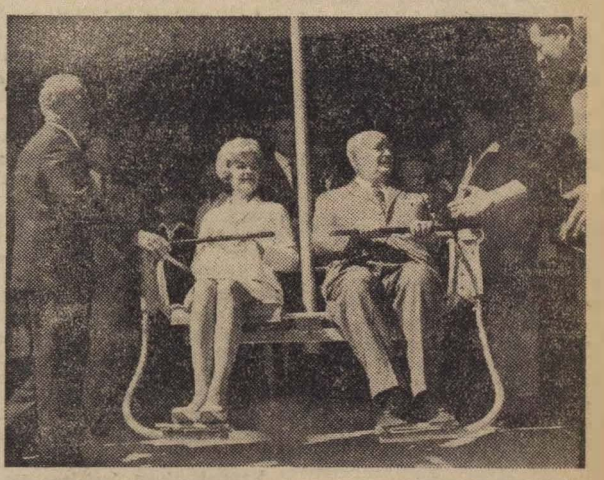
Kovács József

Felavatták a „Libegőt"

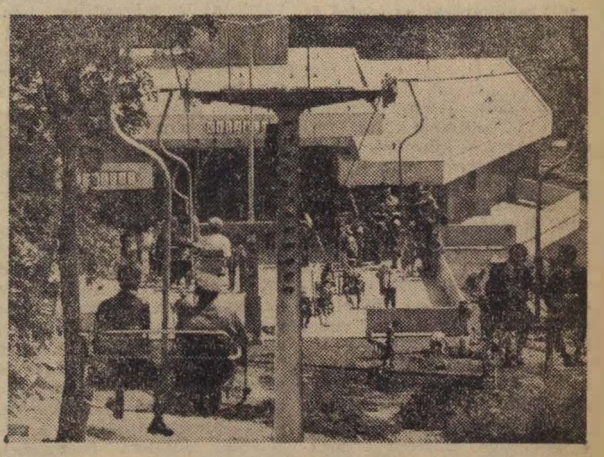
Augusztus 19-én a Fővárosi Tanács vb elnökhelyettese, Bartos István ünnepélyesen adta át rendeltetésének Budapest új érdekességét, a „Libegőt". Az új közlekedési eszköz a Zugligeti úti villamos-végállomást köti össze a János-heggyel. Az ünnepségen megjelent dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter is



Bartos István átvágja az avatószalagot, balról mellette Takács Jenő, a XII. kerületi Tanács vb-elnöke



Az első utaspár dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter és felesége volt



A zugligeti Völgy-állomás
(MTI Foto — Bara István felvételei)

Válasz a MÁV 1969/70. évi kollektív szerződését módosító függelék vitájában elhangzott javaslatokra

KÉRDÉS: A Kollektív Szerződés 43. § (1) és (2) bekezdéséből miért törölték a „Szakszervezeti bizottsággal egyetértésben", illetve a „Szakszervezettel egyetértésben" szövegrészt.

VÁLASZ: Az új *Munka Törvénykönyve* életbeléptetése, vagyis 1968. január 1-e előtt a szakszervezetek jogait a jogszabály tételesen nem rögzítette. Az Államvasutaknál azonban a gazdasági vezetés ennek ellenére a dolgozók személyét érintő minden jelentősebb kérdésben kikérte a megfelelő szintű szakszervezeti szerv véleményét, javaslatát. Ebből a gyakorlatból alakult ki például *a munkabérek megállapításánál, a dolgozó besorolásánál a szakszervezet egyetértési joga.* Ez az intézmény hosszú évekig hasznosan töltötte be szerepét, az idő távlatában is megállapíthatjuk, hogy szükség volt rá.

Indokolatlan volt azonban fenntartása 1968. január 1. után. *Az új Munka Törvénykönyve ugyanis következetesen vonja be a szakszervezeteket a dolgozók élet- és munkakörülményeivel szabályozó jogszabályok alkotásába,* amikor kimondja, hogy a miniszter a dolgozók élet- és munkakörülményeivel kapcsolatos kérdéseket csak a szakszervezettel egyetértésben szabályozhatja. (Mt. 12. § [2] bek.) Ez tehát azt jelenti, hogy *a szabályozásnál egyetértési joggal rendelkezik a szakszervezet.* Éppen ezért akkor, amikor a közösen kialakított szabályok alkalmazására kerül sor, például a dolgozók alapbérét kell megállapítani, túlmunkát kell elrendelni, indokolatlanná vált a szakszervezeti szerv belépése. Ez két vonatkozásban is ellentétes volna a törvény szellemével. *Sértené a gazdasági vezető önállóságát, korlátozná felelősségét.* Kevésbé fordítana gondot arra, hogy a közösen kialakított szabályokat betartsa, helyesen alkalmazza. De ezen túlmenően is a dolgozó panasza esetén *szinte önkéntelenül zárná ki magát a szakszervezet a munkaügyi vitában az ügy képviseletéből, ha előzetesen egyetértésével a gazdasági vezetőnél lekötelezné magát.* Kollektív Szerződésünk tehát az egyéni ügyekben előírt egyetértési jog mellett nem volt összhangban a Munka Törvénykönyvével, sértette annak szabályait. Ezért kellett a dolgozók érdekében is a 43. § (1) és (2) bekezdéséből az egyetértési jogot törölni.

A szakszervezet szervei, tisztségviselői azonban a jövőben is foglalkozhatnak egyéni ügyekkel. Ez a tevékenységük azonban egészen más tartalmat kap. *Véleményt nyilváníthatnak, ha indokoltnak látszik egy-egy dolgozó munkabérének rendezése, vagy premizálása, szót emelhetnek a túlidőben való foglalkoztatás miatt.* A gazdasági vezető pedig köteles a felvetett kérdésekre választ adni.

KÉRDÉS: Miért nem lehet a nyugdíj előtt álló dolgozók munkabérét az utolsó öt évben öt százalékkal emelni.

VÁLASZ: Ilyen általános szabályt hozni nem volna igazságos. Arra — kihatásánál fogva — bérkeretet nem lehetne biztosítani. *Egy közép vagy kisfizetésű dolgozó alapbérének öt százalékos felemelése ugyanis öregségi nyugdíját lényegesen nem emelné meg, a nagykeresetű dolgozóknál viszont indokolatlan többletet eredményezne.* Veszélyes volna ilyen szabályt hozni azért is, mert lefékezné azt az egészséges törekvést, amely a nyugdíj előtt álló, arra érdemes szerény keresetű dolgozók alapbérének emelése érdekében történik. A gyakorlat ugyanis azt mutatja, hogy ezek a spontán emelések az esetek többségében jelentősen meghaladják az öt százalékot.

JAVASLAT: A jubileumi jutalom összegét az átlagkereset alapján állapítsák meg.

VÁLASZ: A jubileumi jutalom folyósításának szabályait a *Munka Törvénykönyve (Mt.) 48. §. (2) bekezdése és a Mt. V. 66. §-a tartalmazza.* E szabályoknak az a lényege, hogy a 25, 40, illetőleg 50 évet munkaviszonyban töltött dolgozóknak jubileumi jutalom jár, melynek összege a dolgozó egy havi alapbére.

A jubileumi jutalom folyósításának *ma már nem előfeltétele tehát az, hogy az előírt 25, 40, illetve 50 évet a dolgozó ugyanannál a vállalatnál töltse el,* hanem ha a dolgozó több vállalatnál állt munkaviszonyban, a különböző vállalatoknál munkaviszonyban töltött időket össze kell számítani és így kell megállapítani a munkaviszonyban töltött idő tartamát.

A jubileumi jutalom összege az Mt. V. 66. §-a szerint a dolgozó egy havi alapbére. Nincs tehát lehetőség arra, hogy a jubileumi jutalmat a dolgozó átlagkeresete figyelembevétele alapján folyósítsák. Tapasztalataink szerint a havibéres dolgozók jubileumi jutalmának kifizetésénél nem is szokott probléma felmerülni, mert az már minden szolgálati helyen ismert, hogy a havibéres dolgozók alapbérének összege egyenlő a dolgozó rangfokozati és munkaköri bérének és az esetleges rangfokozati bérpótlékok együttes összegével.

Probléma az órabéres dolgozók alapbére havi összegének megállapításával kapcsolatban szokott felmerülni, amit legtöbb esetben a fordulószolgálat szerint foglalkoztatott órabéres dolgozók munkaidőkeretének megváltozása okoz. *Az 1970. évi Kollektív Szerződés ugyanis a fordulószolgálat szerint foglalkoztatott órabéres dolgozók munkaidejét is napi nyolc órában határozta meg, az előző havi 240 órával szemben.* Havi munkaidőkeretük összegét úgy kapjuk meg, hogy a havi munkanapok számát megszorozzuk nyolc órával — pl. 26 munkanapos hónapban egyenlő 208 órával.

Az órabéres dolgozók havi alapbérének összegét viszont *megkapjuk, ha a havi munkaidőkeretet megszorozzuk a dolgozó személyi órabérének összegével.* (Pl. a 10 Ft-os órabérű dolgozó havi alapbére 208 órás munkaidőkeret esetén 2080 Ft.) Ezt az összeget kell kifizetni jubileumi jutalom címén. *Nincs tehát lehetőség arra, hogy a fordulószolgálat szerint tényleges munkában töltött órák (havi 240 óra) alapján számítsák ki a jubileumi jutalom összegét,* mert — az előbbi példát alapul véve — a 208 órán felüli órák már túlóráknak számítanak és a túlmunka díjazása a jubileumi jutalom összegének megállapításánál nem vehető figyelembe.

Vannak olyan órabéres dolgozók, akiknél a kereset kiszámítása nem a személyi órabér figyelembevételével történik. Ilyenek a darabbérben, valamint a mázsadíjas bérrendszer szerint elszámolt dolgozók. *A havi alapbér összegét ezeknél is a kötelező havi munkaidő és a személyi órabér szorzata adja.* Az idénymunkarend szerint foglalkoztatott pályafenntartási és építési munkásoknál a havi munkaidőkeret — a jubileumi jutalom kiszámítása szempontjából — *mindig 191 órával veszszük figyelembe.* Ennek indoka az, hogy az idénymunkarend miatt a havi munkaidőkeret az egyes hónapokban eltérést eredményezhet, mely a havi alapbér összegében lényeges különbséget okoz. Helytelen volna, ha a jubileumi jutalom összege az idénymunkarend függvényében változna. A jubileumi jutalom összegének meghatározásával kapcsolatban fontos még tudni a *Hivatalos Lap* 1969. évi 16. számában a munkaviszonyt érintő egyes kérdések szabályozásáról megjelent 107457/1969. 2. B. sz. utasítás 12 §-ában foglaltakat. E szabályban foglaltak szerint a mozdonyvezetők, segédkezelők, mozdonyfűtők, mozdonykezelők, kazánkocsifűtők, vonatvezetők, vonatkezelők és levelezők, jegyvizsgálók, vonatfékezők, zárfékezők és kirakók jubileumi jutalma összegének megállapításánál *a változó illetményből háromszáz forintot alapbérnek kell tekinteni. Az itt felsorolt dolgozók jubileumi jutalmának megállapításánál tehát a rangfokozati és munkaköri bér összegéhez 300 Ft-ot hozzá kell adni.*

Felhívjuk a figyelmet arra, hogy a hivatkozott szabályban *nincs lehetőség arra, hogy egyéb utazó munkakörökben* — vizsgáló főkalauz, utazómozdonyfelvigyázó, vágánygépkocsivezető, stb. — a jubileumi jutalom összegének megállapításakor a dolgozó alapbéréhez 300 forintot hozzáadjanak.

JAVASLAT: A fordulószolgálat szerint foglalkoztatott dolgozók túlmunkáját ne negyedévenként, hanem havonta számolják el.

VÁLASZ: A Kollektív Szerződés 23. §-a értelmében *1970. július 1-től a munkaidőkeret sehol sem lehet több napi nyolc óránál.* Ez nem azt jelenti, hogy a dolgozókat naponta nyolc órás munkaidőbeosztással kell foglalkoztatni, hanem azt, hogy a dolgozók kötelező munkaidejét az év végéig a fővonalakon 1970. április 1-től, a mellékvonalakon július 1-től nem lehet magasabban meghatározni, mint a munkanapok és a nyolc óra szorzata alapján kiszámított órák száma, *vagyis a fővonalakon 1888 óra, a mellékvonalakon 1264 óra.*

A hivatkozott rendelkezések a végrehajtó szolgálatnál foglalkoztatott havibéres dolgozók éves munkaidőkeretét negyedéves részletekre bontja le. A negyedéves munkaidőkeret pedig kizárja a felmerülő túlmunka havonként történő elszámolását, ezért a javaslat nem volt elfogadható. A Kollektív Szerződés azonban lehetőséget ad arra, hogy — amennyiben a körülményekből előreláthatóan *az egyes hónapokban felmerült túlmunkáért járó szabadidő a negyedév végéig nem lesz kiadható, a kiérdemelt túlóradíj terhére előleg fizethető.*

A Kollektív Szerződés 29. §. (3) bekezdése értelmében *a végzett túlmunkáért díjazást kell fizetni a munkások és forgalmi utazók, a gépkocsivezetők, a házi nyomdai dolgozók, továbbá pályamesterek kivételével a művezetők részére.* E rendelkezésből az is következik, hogy az itt felsorolt dolgozók részére negyedéves munkaidőkeret nem állapítható meg, ezért az esetleges túlmunkáért járó díjazást havonta kell elszámolni.

Intézkedések és vállalások

A kongresszusi munkaverseny kibontakozásáról, az árvízkárok pótlását szolgáló intézkedésekről, kezdeményezésekről volt szó azon a megbeszélésen, melyet augusztus 4-én tartottak *a miskolci vasúti csomópont* gazdasági és mozgalmi vezetői. Értékelték az 1970. első félév teljesítményeit, megállapították, hogy mind a vontatási, mind a forgalmi dolgozók *minden tényezőnél túlteljesítették a kiváló szintet.* A második félévben nagyobb feladatokat kell megoldani a csomópont dolgozóinak. Az árvíz sujtotta területekre érkező nagy mennyiségű építőanyag elegyrendezéssel való továbbítása, valamint az őszi forgalom várható szállítási igényei minden eddigit felülmúlnak. A szállítási feladatok elősegítésére *operatív bizottságot hoztak létre,* melynek feladata a tervek teljesítésére való ösztönzésen kívül tervszerűbbé és hatékonyabbá tenni az üzemvitel folyamatát.

A mozdonyszemélyzet és a vonatkísérő dolgozók elhatározták, hogy áldozatok árán is továbbítják az árvíz sujtotta területre közlekedő vonatokat. *Az árvíz sujtotta családok megsegítésére pedig a csomópont dolgozói 250 000 forintot adtak és vállalták két vasutas család házának teljes felépítéséhez szükséges segédmunkát.* Az MVSC-pálya építésénél 2 400 óra társadalmi munkát vállaltak.

A kongresszusi irányelv 1 százalékos nemzeti jövedelem emeléséhez a forgalmi dolgozók 1 százalékos anyagmegtakarítással, a vontatási dolgozók 1 százalékos fajlagos összköltségcsökkentéssel járulnak hozzá.

Kovács Gyula

Szocialista brigád segítsége a fűzesabonyi bölcsődének

A fűzesabonyi villamosfenntartási műhely szocialista brigádja rendszeresen végez társadalmi munkát. Néhány héttel ezelőtt a községi bölcsőde vezetősége azzal a kéréssel fordult Szabó Józsefhez, a műhely vezetőjéhez, hogy a bölcsőde részére készítsenek hintát. *A műhely szocialista brigádja úgy döntött, hogy társadalmi munkában elkészítik a háromszemélyes hintát.* A hinta négyezer forint értékű társadalmi munkával elkészült, a napokban kedves kis ünnepség keretében adták át a bölcsődének.

Fehér István, községi VB-titkár és a bölcsőde vezetősége mondott köszönetet a brigád segítségéért.

Burgasz, vasúti gócpont

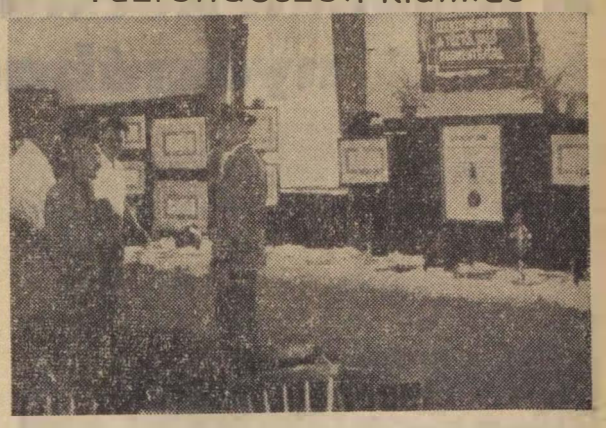
Burgasz, a Fekete tenger és 3 tó partján elterülő régi halásztelepülés. Lakóinak száma 220 ezer. Szép, gyorsan fejlődő város, sok korszerű iparvállalattal, melyek közül előkelő helyet foglal el a gigantikus olajvegyipari kombinát.

Burgasz azonban nemcsak erről, hanem tengeri kikötőjéről és vasúti csomópontjáról is nevezetes. Tengeri kikötőjébe sok külföldi hajó fut be. Korszerűen felszerelt és berendezett repülőterén tucatjával szállnak fel- és le a nemzetközi légitársaságok repülőgépei.

A nyári évadban Burgasznak, mint szállítási gócnak a megterhelése többszörösére növekszik, mert egyben a turizmus nagy központja és híres üdülőhely is.

Az állomási és kikötői vasúti pályák egységes rendszert képeznek, ami lehetővé teszi munkájuk egybehangolását. *Különösen jó eredményeket szolgáltat az egységes technológia, mellyel a teherkocsik átlagos állásidejét 67 óráról 40-re sikerült csökkenteni.*

Tűzrendészeti kiállítás



Már a megnyitó napján sok látogató tekintette meg a Dunakeszi Járműjavító Művelődési Központjának vörös termében az üzemi önkéntes tűzoltószervezet megelőző tűzrendészeti propaganda kiállítását. *A bemutatót — 20 nagyméretű tabló szemléltette mindazokat a tudnivalókat, amelyeket a tűzesetek megelőzése érdekében széles körben ismerni kell.* A legkülönfélébb kézi-, gépi-, hab- és poroltó, valamint mentőkészülékek kerültek bemutatásra, amelyeket a járműjavító 40 fős önkéntes tűzoltó gárdája használ. Kiállították az elmúlt 10 évben tartott versenyben első helyezést jelentő oklevél- és serieggyűjteményt is.

Nagy tetszést váltott ki a tűzoltószervezet fejlődését a század elejétől napjainkig bemutató sapka-, illetve sisakviselet archív mintapéldányai. Külön ritkaságszámba ment — többek között — az ezernyolcszázas évek végén a tűzoltásnál alkalmazott díszes „lángcsapókard", valamint a „fiumei kikötő tűzoltó őrszabályzat" eredeti példánya.

Szőnyi Lajos

Sok a visszkereset

Tormásy Károlynét, a Nyugati pályaudvar távírászát sokszor sárga papír „társaságában" találtuk.

— Ma rekordtermést — 300 táviratot — produkált a BVKH, helyesebben a rossz munka, — mondja —, amelyet így próbálnak rendezni.

A háromszázból hármat kiemelek.

„K/3530. Komló, állomásfőnökség. Dorog állomáson július 21 óta számadás nélkül vár a 31545925214—6 számú kocsi szén. Jelentse a pontos adatokat Dorognak. BVKH."

„K /11846 Biharkeresztes állomásfőnökség. Szentgotthárd állomáson július 19 óta vár a 21425100199—6 számú küldemény. Jelentse a címzett nevét, címét, valamint a vonatvezető nevét és honállomását. BVKH."

„K/11098 Biharkeresztes állomásfőnökség. Sturovó-CSD állomáson június 2 óta vár az 51545554556—4 számú kocsi bitumen. Állapítsa meg, hogy mikor, mely vonattal lépett be a küldemény és jelentse a BVKH-nak."

Három visszkereseti távirat a naponta 2—300-ból, a havonta 9 ezerből. Kilencezer megállapítás a BVKH részéről. Kilencezer kocsi és küldemény várakoztatása.

Vajon hol, ki és hogyan tárgyalja ezt a sok mulasztást, ezt a nagy károsodást, amit a sok sárga papír jelent? Pedig milyen egyszerű lenne a vasút tekintélyét megvédeni, a feladót és címzettet megóvni a károsodástól.

A szabályszerűen kezelt küldeményeknél meg kell lenni minden szükséges papírnak. Amíg nincs meg minden, addig nem szabad elküldeni a kocsit. Az a néhány óra, amit az állomáson tölt a küldemény — valamilyen papírra várva — az elenyészően kevés ahhoz, amit későbbiek folyamán vár ilyen vagy olyan papírra a célállomáson.

Jó lenne rendet teremteni!

— gergely —

Ellenőrizzük a házi patikánkat

Majdnem minden családban egy idő után jelentős mennyiségű gyógyszer gyűlik össze, ugyanis az idők folyamán óhatatlan, hogy különféle betegségek gyógykezeléséből ne maradjon vissza néhány tabletta, vagy kanalas orvosság. Az így megmaradt gyógyszereket rendszerint egymásnak ajánlják az emberek. *Ez a gyógykezelés csak ártalmas lehet; közvetlenül ártalmas, ha a megkívánttal ellentétes hatású gyógyszert szed a beteg. De akkor is ártalmas a „laikus" beavatkozás, ha a meglevő betegség, vagy a szervezet általános állapota szempontjából hatástalan a gyógyszer,* mert a szervezetet a betegség elleni „harcában" nem támogatja, tehát a betegség kifejlődésének, súlyosbodásának kedvez, s egyben rontja a később alkalmazott helyes kezelés eredményességének feltételeit, esélyeit. *Ártalmas, vagy közömbös lehet a megfelelő hatású gyógyszer is, ha nem a szükséges mennyiségben és más gyógyszerekkel nem megfelelő kombinációban adagolják, alkalmazzák.*

Más jellegű, de könnyen azonos következményű hiba figyelmen kívül hagyni a gyógyszerek eltarthatósági idejét. Ugyanis a gyógyszerek alkotórészei, hatóanyagai bizonyos idő múltán általában bomlanak, ezért hatásuk egyrészt csökken, másrészt pedig megváltozhat. Ezeket a változásokat a helytelen tárolás előmozdítja. *A feltüntetett lejárati időn túl a gyógyszerek felhasználása TILOS!*

Az elmondottak tudatában, az *Egészségügyi Minisztérium* gyógyszerészeti főosztálya javaslatára a *Vöröskereszt* a gyógyszertári központokkal együttműködve, megszervezte 1969-ben először a lakosságnál levő ún. *„házi gyógyszertárak"* díjmentes felülvizsgálatát országszerte.

A háztartásában összegyűlt gyógyszereket *ajánlatos a kijelölt gyógyszertárakba bevinni,* hogy ott a szakemberek kiválogathassák azokat, amelyeket már nem célszerű, vagy veszélyes felhasználni. Egyidejűleg tanácsot is adnak, hogy milyen készítményeket helyes otthon tartani és *melyek azok, amelyeket csak a megállapított betegségre vonatkozó orvosi utasítás szerint szabad szedni.* Az elmúlt évben például egyik házi gyógyszerkészlet átnézése alkalmával a gyógyszerész „Sophtenol" nevű gyógyszert talált, mely a hírhedt „Contergan" készítménnyel azonos vegyületet tartalmaz. *(A Contergan volt az NSZK-beli tömeges torzszülések okozója.)* A tájékozatlanság, vagy felelőtlenség súlyos következményekkel járhat!

A gyógyszerek átvizsgálására és selejtezésére irányuló kampány *az idén augusztus 15-től szeptember 15-ig tart.*

Ettől az időponttól függetlenül a VIII. és a XIII. kerületben két gyógyszertár állandó egészségügyi tanácsadást tart: a *801. sz. Gyógyszertár,* Rákóczi út 39. és az *1316. sz. Gyógyszertár,* Váci út 87.

Gyógyszerészeink a „házi gyógyszertárak" átvizsgálásának lebonyolításával kívánják a lakosság egészségvédelmét biztosítani.

100 éves a Zákány-gyékényesi határállomás

Széchenyi István korán felismerte a tengerparthoz vezető út jelentőségét, természetes tehát, hogy szükségesnek tartotta a budapesti—fiumei vasút létesítését. Ezzel a kérdéssel az 1843—44-i országgyűlés is foglalkozik. Az elgondolást Kossuth is támogatta. *Széchenyi 1848-ban közlekedési programjában is felvette a budapest—fiumei „Vaspálya" megépítését, azonban a rövid idő múlva bekövetkezett politikai átalakulások következtében nem valósulhatott meg.*

'Duna-drávai vasút

Az abszolutizmus idején — mellőzve Széchenyi javaslatának alapelveit — Bécs érdekeinek megfelelően — Trieszt került előtérbe. Igy aztán a fővárosunkat a tengerpartal kerülő úton — Budapest—Székesfehér—Nagykanizsa és Pragerhofon át — kötik össze Triesszttel. Hazánk gazdasági ügyekkel foglalkozó vezető férfiai — országgyűlés hiányában — az Orsz. M. Gazdasági Egyesületben tiltakoztak a centrális kormány magyarellenes vasúti politikája ellen, emlékiratban követelve a budapest—fiumei vonal megvalósítását. *Erre azonban csak a kiegyezés után került sor. 1868-ban megépül a murakeresztúr—barcsi vonal, Zákány érintésével a Déli-vasút kezelésében.* A magyar kormány azonban továbbra is nagy súlyt helyezett a budapest—fiumei útirányra és arra törekedett, hogy azt megteremtse, függetlenítve magát a Déli Vasúttól. Ezt a célt szolgálta 1869—70-ben a Zákány—Zágrábi vonal államköltségen való kiépítése. A Déli Vasútnak az adriai forgalomra gyakorolt befolyását, csak akkor tudta megtörni a magyar állam, amikor az 1872-ben megépült, és 1877-ben állami üzembe vett Duna—drávai vasutat (Zákány — Kaposvár — Dombóvár — Bátaszék) államosította az 1884: XXX. tc.-kel. *Ezzel Kaposvár is közvetlenül bekapcsolódhatott a világforgalomba Zákányon, Nagykanizsán, valamint Dombóváron és Budán keresztül történő csatlakozással.*

A gyékényesi vasútállomás 1895-ben készült el és veszi át a határállomási szerepet Zákánytól. Ettől kezdve les fontos vasúti csomópont is. Innen ágaznak el a vonalak Budapest, Pécs, Murakeresztúr (Nagykanizsa), valamint Zágráb (Fiume) felé. A kilencvenes években Somogyban tovább javul a vasúti közlekedés. Baross Gábor a Duna—drávai vasutat elsőrangúvá lépteti elő Dombóvár és Zákány között és gyorsvonatok beállításával kedvező összeköttetést létesít Budapest és Fiume között. Ezzel még jobban megnőtt a gyékényesi állomás jelentősége. Időközben megépül a Dráván át vezető fahíd helyett — az árterületet is átívelő — vashíd is.

Megépül Gyékényes állomás

Az állomáselnevezéssel kapcsolatosan érdemes megemíteni, hogy az új állomás, jóllehet két község határán épült —, mégis a Gyékényes nevet kapta, mert az állomás épülete a falu határába esett. Ezen akkor sem változtattak, amikor az állomást és környékét közigazgatásilag Zákányhoz csatolták, ugyanis nemzetközileg így vált ismertté. Zákány községről, mely Gyékényes vasútállomást magáénak vallhatja, csak annyit, hogy itt már 1476-ban vámot és révet említenek. *Tehát már a középkorban is fontos átkelőhely volt Horvátország felé.* Nem véletlen az sem, hogy város jellegű helységgé fejlődik, erős várfallal megerősítve. A török időkben teljesen elpusztul a város, átkelőhely jellege azonban megmarad.

Növekvő idegenforgalom

A második világháború alatt, 1944. március 19-én, a német csapatok Jugoszlávia felől szállták meg Gyékényest. A korabeli katonai táviratok számolnak be erről. A háború végén súlyos károsodás érte az állomást. *A kivonuló náci csapatok felrobbantották a fűtőházat, a fordítót, a vízházat és a vágányok jelentős részét.* Levegőbe röpítették a háború alatt megrongált, de később kijavított Dráva-hidat is. A hároméves terv időszaka alatt némileg sikerült ezeket helyreállítani, de a vasúti összeköttetés, híd hiányában, mintegy két évtizedre megbénult Horvátország felé.

Jelentős eseménye volt Gyékényes állomásnak az új Dráva-híd megépítése, mely 1962. május 28-án ismét lehetővé tette a határforgalom megindítását. A megnyitót szép új külsővel fogadta az állomás épülete. *Elkészült az új raktár is. Néhány évvel ezelőtt megkezdődött a pályaudvar vágánybővítése és az állomás korszerűsítése.* Ezáltal a megnövekedett forgalom lebonyolítása is zavartalanabb lett. Nemzetközi gyorsvonatpár halad át Rijeka, illetve Olaszország felé. 1968-ban pedig megindult a Moszkva—Róma közötti közvetlen gyorsvonati összeköttetés.

Belénessy Alajos

Meggyorsult a vagonok kirakása

Békéscsaba állomás dolgozói a Gazdasági Bizottság határozatának végrehajtásáért

A Gazdasági Bizottság legutóbbi határozata, amely a teherkocsiforduló gyorsítását hivatott elősegíteni, kedvezően érezteti hatását a vasútállomásokon. Erről számolt be lapunknak *Nagy Zoltán üzemmérnök*, Békéscsaba állomásfőnökhelyettese is.

— Az éremnek persze két oldala van — jegyezte meg bevezetőjében a csomópont üzemmérnöke. — *A Gazdasági Bizottság határozata nemcsak a fuvaroztató feleket ösztönzi jobb munkára, hanem a vasút dolgozóitól is több tennivalót, nagyobb felelősséget követel.* A határozat megjelenése, illetve áttanulmányozása után állomásunkon konkrét intézkedési tervet dolgoztunk ki. Személy szerint meghatároztuk: kire, milyen feladatok hárulnak a határozat végrehajtásából. Intézkedéseinket megbeszéltük a megyei szállítási bizottsággal is, s felvettük a kapcsolatot a szállíttató felek képviselőivel.

Kevesebb a kocsiálláspénz

A Gazdasági Bizottság határozata augusztus 15-én lépett érvénybe. Már az azt követő három nap adatai is lényeges változást mutattak a korábbi időszakhoz képest: a kocsik kirakása a várakozásnak megfelelően, hirtelen meggyorsult.

— A rakottan érkező vagonok nagy részét a 8. számú AKÖV kezeli, éppen ezért vele volt a legtöbb problémánk — mondja Nagy Zoltán. — *Júliusban például 1513 kocsi rakományát fuvarozták el állomásunkról az AKÖV dolgozói, s ebből 715 kocsiért kellett álláspénzt felszámítanunk, összesen 153 166 forint értékben.* A határozat érvénybelépését követő három nap alatt 174 vagon érkezett az AKÖV-nek, s ebből már csak két kocsit raktak ki 24 órát meghaladó késedelemmel, amiért egyenként 100 forintos kocsiálláspénzt fizetnek. Kisebb késedelem — 24 forintos álláspénz felszámításával — 46 kocsinál fordult elő.

Alkalmi dolgozókat is toboroznak

Sok vagonrakomány érkezik még a TÜZÉP-nek és a Békéscsabai Konzervgyárnak. A rakodás gyorsítása náluk is szembetűnő. A konzervgyár például a részére érkezett 22 kocsi közül csak 7 után fizetett 24 forintos álláspénzt, holott korábban a legtöbb kocsit nagy késésekkel rakták ki a gyár dolgozói. *A legjobban rakodó vállalatok egyike a téglagyár, a legrosszabbak közé pedig a Baromfifeldolgozó, a Gabonafelvásárló 1-es telepe és a Hűtőház tartozik, de javulás ezeknél is mutatkozik.*

— Általános tapasztalatunk, hogy a kisebb vállalatok komolyabban veszik a Gazdasági Bizottság határozatát. Részükre augusztus 15-e és 18-a között 38 vagon érkezett, de csak két kocsit raktak ki késedelmesen. Ennek ellenére, náluk is tovább szorgalmazzuk a rakodások gyorsítását.

— Milyen eszközöket használhatnak ehhez az állomás dolgozói?

— Kapcsolataink erősítésén túl — melyben elsősorban komplexbrigádjainkra támaszkodunk — alkalmi dolgozókat toborzunk az AKÖV részére. A honvédséggel és a városi kollégiumokkal egyezséget kötöttünk. *A rakodásra jelentkező diákok és más munkavállalók nevét és lakcímét nyilvántartásba vettük, hogy szükség esetén idejében, pontosan értesíthessük őket.* Ezenkívül a környező községekbe (Doboz, Gerla, Kétsoprony) ahol a posta útján csak délután 4 óráig értesíthetjük a címzetteket, küldeményeik megérkezéséről az esti vagy éjszakai órákban küldöncöt menesztünk hozzájuk.

Elmondotta az üzemmérnök azt is, hogy az állomás vezetői több forgalmi-technológiai intézkedést dolgoztak ki az érkező kocsik gyors beállítására, a kiürült és az újrarakott vagonok mielőbbi kihúzására, illetve továbbítására. Ezt a munkát a kocsirendezőknél és a vonatkísérőknél akadályozza a nagyarányú létszámhiány. *A tartalékmozdonyok száma tavaly óta ötről-négyre csökkent.* E körülmények ellensúlyozására szolgál az állomási dolgozók kongresszusi munkaversenye, a szocialista brigádok összefogása.

A Vénusz brigádot például Wolf Mihály ktg-s tiszt vezeti, s a hozzá tartozó kereskedelmi és kocsiszolgálati dolgozók, fuvarozásszervezők legutóbbi felajánlásai eredményesen segítik elő a Gazdasági Bizottság határozatának minél sikeresebb végrehajtását.

A Baross Gábor szocialista brigád — Losonczi Zoltán rakodótiszt vezetésével — szintén sokat tesz a rakodási feltételek megteremtésében. Végeredményben a forgalomnál és a kereskedelmi szakszolgálatnál 9, a vonatkísérőknél 10 szocialista brigád tett vállalást a munka javítására, tökéletesebb szervezésére, a fuvaroztató felek igényeinek jobb kielégítésére. *Jól tudják, hogy a kocsiforduló gyorsítása nemcsak a szállíttatókon, hanem a saját feladataik jobb elvégzésén, fegyelmezett, áldozatokat követelő helytállásukon is múlik.* Csak így lehetnek méltók továbbra is a nemrég kiérdemelt MT—SZOT vörös vándorzászlóra és a napokban átvett kitüntetésre: a szegedi igazgatóság legjobb csomópontját megillető, felszabadulási vörös vándorzászlóra.

A vasutasok jól dolgoznak

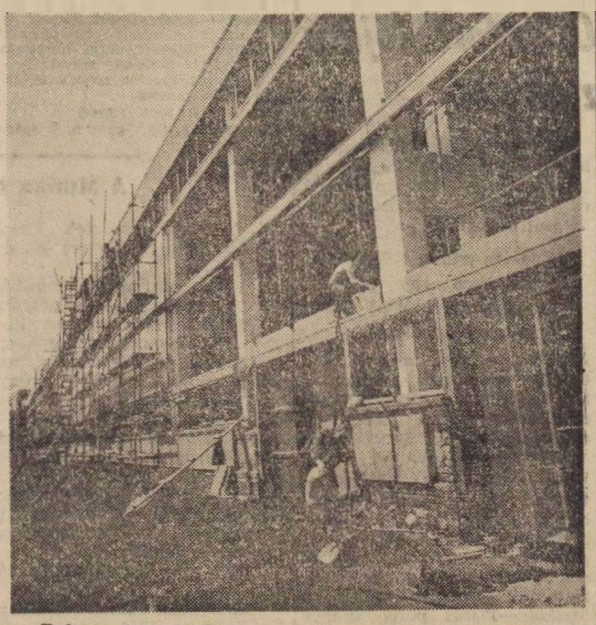
Ezek után nem véletlen, hogy *Tóth László*, a békéscsabai AKÖV egyik gépkocsivezetője, miközben beállt rakodni az YB—56—74 rendszámú Csepel-teherautóval a részére kijelölt vagonhoz, a következőket mondotta kérdésünkre:

— A vasutasoktól kapott értesítés mindig megbízható. A kocsikat jól-megközelíthető helyen, éjszaka kellően megvilágított téren találjuk. Csak az István III-nak nevezett leadási vágány mellett kellene még a TÜZÉP rakodóterét rendbehozni, ahol esőzések idején felgyülemlik az iszapos, sáros latyak. A pályafenntartási dolgozóktól ígéretet kaptunk, hogy hamarosan ott is kellő feltételeket teremtenek a zavartalan rakodáshoz. *A Gazdasági Bizottság határozatának végrehajtásából a többi feladat már csak rajtunk múlik, s igyekszünk követni a vasutasok példáját...*

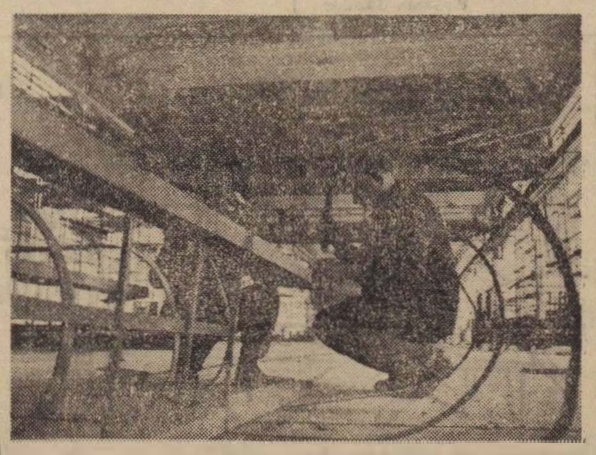
K. J.

Bővítik az Északi Járműjavító üzemet

Az Északi Járműjavító üzem rekonstrukciója nyomán új szerelőcsarnokot építenek, amelyben a Diesel-elektromosmozdonyok futóműveit fogják sorozatban javítani. A nagyjelentőségű beruházást ez év végére adják át rendeltetésének.



Dolgoznak az építők a szerelőcsarnok vasszerkezetén.



A Diesel-csarnok egy részlete.

(MTI Fotó, Kovács Sándor felvételei.)

A bagdadi vasút

AZ ARAB KELET világa mindig érdekes volt az európai ember számára. Noha a hajdani Kelet ma már a múlté, még mindig felkelti a távol élő emberek érdeklődését, s felcsigázza képzeletüket.

Augusztus elején kedves vendégek jártak nálunk: *az Iraki Vasutasok Szakszervezetének vezető szintű küldöttsége tett egyhetes látogatást Magyarországon.* Itt tartózkodásuk alatt tanulmányozták a magyar vasutas dolgozók és a szakszervezet sokrétű munkáját, megtekintettek több szakmai létesítményt, ismerkedtek a Balatonnal, s hazánk más természeti szépségeivel.

Vendégeink messziről, a tőlünk sok ezer kilométerre fekvő *Bagdadból*, a Tigris folyó partján elterülő, jelentős történelmi múltú, sajátos hangulatú iraki fővárosból jöttek. Ha valaki e város nevét hallja, alighanem *a büszke kalifák kiterjedt birodalma, az ezeregyéjszaka meséinek tarka világa, a repülő csodaszőnyeg és hasonlók jutnak eszébe.* Alig van olyan város az arab Keleten, melynek neve ennyire összeforrott volna a régmúlt nagyságával. Pedig Bagdadnak bizony többször nevét kellet adnia az újabbkori történelem nem egy rosszemlékű eseményéhez is. Itt most csak egyről szólunk, a század elején oly nagy vihart kiváltó híres, vagy inkább hírhedt *Bagdadi Vasútról*, melynek diplomáciai bonyodalmai nem kis mértékben hozzájárultak az I. világháború kitöréséhez.

AZ 1890-ES ÉVEKTŐL kezdve egyre nagyobb politikai és gazdasági ambíciókkal fellépő Németország szemet vetett a *Közel-Keletre* is. Terjeszkedési céljait itt legjobban úgy vélte kivihetőnek, ha létrehozza a *Barlint Bagdaddal összekötő transzkontinentális vasútvonalat*, melynek európai része amúgyis készen állott. *Vilmos* császár tehát tárgyalásokat kezdett a török portával, amelynek akkor még Irak is fennhatósága alá tartozott. A század végén Németország meg is kapta a török szultántól az áhított koncessziót. A vasútépítés megindítása azonban még évekig húzódott. A németekre féltékeny nagyhatalmak, élén Angliával, minden eszközt bevetettek a nagyszabású vállalkozás meghiusítására. A diplomáciai húzások, intrikák sikertelensége után az angolok végül is 1901-ben megszállták az Irak déli részén elterülő *Kuwaitot*, nehogy a „germán vetélytárs vonata" kifusson a *Perzsa-öbölre*, az *Indiai óceán* felé.

Németország, noha az óriási költségek erejét meghaladták, 1903-ban mégiscsak hozzálátott a több, mint két és félezer kilométeres vasútvonal megépítéséhez. Az I. világháborúig mintegy kétharmad része készült el, a további munkálatok azonban megszakadtak. Jó évtizedes kényszerszünet után indult meg ismét a munka angol tőkével, s a II. világháború előestéjén jutott el a vasút Bagdadon keresztül *a nagy déliraki kikötővárosig, Baszráig.* A sok vérbe, pénzbe, áldozatba kerülő vasút ma keresztülszeli *Törökországot*, s *Szíriát* érintve *Irakot*, s egyik összekötő kapocs *Európa* és *Elő-Ázsia* között. Az irakiak az utóbbi években nagy erőfeszítéseket tettek modernizálására, szállítási kapacitásának bővítésére.

ELUTAZÁS ELŐTT az iraki küdöttség vezetője elmondott egy régi anekdotát. Egyszer, valamikor a IX. század elején, *Harun el-Rasid* kalifa aranykorában a híres tudós, *el-Sáfi'* imám megkérdezte egyik tanítványát, *Juniszt:* látta-e már Bagdadot? Junisz azt felelte, hogy még nem. Mire a tudós imám: *akkor fiam, nem ismered sem a világot, sem az embereket.*

Eöry Árpád

A szovjet vasútfejlesztés 1970-ben

A Szovjetunióban az idén is továbbfejlesztik a vasúti hálózatot. *1250 kilométer új pálya készül, és több fontos szakaszon megépítik a második vonalat. 4900 kilométerrel gyarapszik a már építés alatt álló 35 vasútvonal hossza.* Ezek közül a legnehezebb munkát a Tyumeny-Szurgut vonal jelenti, de itt a leghíresebb vasútépítők dolgoznak, akik nem is olyan régen sikeresen megbirkóztak az Abakan-Tajset vonal mentén húzódó, járhatatlannak tartott mocsarakkal és hegységekkel.

A legtöbb munka Kazahsztánban és az Urálban vár a vasútépítőkre. Be kell fejeznlök az Altatól az Urálig húzódó pályaépítést, a Közép-Szibériai Vasútvonalat. Kokcsetav—Volodarszkoje és Kusztanaj-Urickoje között két nehéz szakaszon kell építeniük, hogy elkészüljön a Nyugat-Szibériából az Urálba vezető második vonal is.

Dél-Szibériában is folytatódik az építés. S ha a meredek hegyek között vezető 256 kilométeres szakasz is elkészül, akkor mintegy 500 kilométerrel megrövidül az út Szibéria és a Volga-mente között. Emellett tehermentesíti az Ural középső vidékét, megkönnyíti, hogy a magnyitogorszki kohászat termékei gyorsabban eljussanak az ország nyugati részébe.

Közép-Ázsiában idén nyílik meg a közlekedés a Kungrád—Bejnej—Makat—Alekszandrov—Gaj közötti szakaszon. Ezzel gyorsabban szállíthatják a vezetéken nehezen továbbítható mangislaki sűrű kőolajat. Végül megemlítünk még egy hatalmas építkezést, amelynek eredményeként a Lena folyó partjáról 3150 kilométeren, a tajgán, magas hegyeken, mocsarakon és az örök fagy vidékén át vezet az Amur-parti Komszomolszkba egy új, jelentős vasútvonal.

(APN)

MÚZEUM RUSZEBAN

Ruszeban, a Duna-parton, az Ifjúsági Park mellett, hatalmas hársfák védelme alatt áll a Közlekedési Múzeum arányalag nem régi építésű épülete, *melyet 1966-ban, a bolgár vasút fennállásának 100. évfordulóján nyitottak meg*, az első Rusze—Várna közötti vasútvonal volt állomásépületében.

A múzeum a város egyik nevezetességévé vált és már sok ezer hazai és külföldi vendég látogatta meg. A vendégkönyvben százszámra olvashatók elragadtatott nyilatkozatok.

MI LETT VELÜK?

A kalapácsvetés egykori olimpiai bajnoka

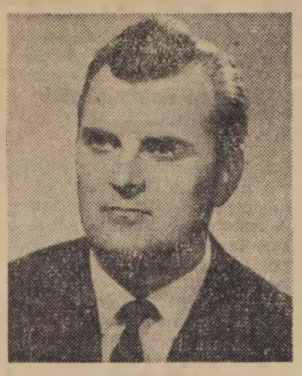
Látogatóban Csermák Józsefnél

Óriási siker! Országos és világcsúcs! 60 méter, 34 centiméter! Abban az időben még álomhatár. Az 1952-ben Helsinkiben megrendezett olimpián a magyarok által szerzett — a sportvilágot ámulatba ejtő — 16 aranyérem között talán a legfényesebben Csermák Józsefé ragyogott. *Ő volt az első, aki túldobta az elérhetetlennek tartott bűvös hatvanméteres határt. Ő ért el az olimpián a magyar atléták közül világcsúcsot, s olyan ellenfeleket utasított maga mögé, mint Karl Storch (Németország) és Németh Imre, az 1948-as londoni olimpia magyar hőse.* A közönség hosszasan ünnepelte. Még aznap este megtelt a kirakatok fényképével, és napokon át nem volt nála népszerűbb ember Helsinkiben.

Amikor most, a világraszóló sportsiker után tizennyolc évvel később, a tapolcai vontatási főnökség helyettes vezetőjével beszélgetünk, jólesik az emlékezés.

Ismerkedés a kalapáccsal

— Sokszor gondolok ezekre a felejthetetlen napokra — kezdi a beszélgetést *Csermák József.* — Hogyan is kezdődött? Amikor 1948 őszén Tapolcán *dr. Papp Pál* javaslatára megalakult a MÁV TIAC atlétikai szakosztálya, én is az alapító tagok között voltam. MHK-versenyen tűntem fel. Messzire repült kezemből a súlygolyó, a diszkosz és a gerely. Diszkoszban Győrött már kerületi versenyt nyertem, gerelyben második helyet értem el. *Tanítómesterem, dr. Papp Pál mindenáron gerelyhajítót akart belőlem nevelni. Nem csoda, hiszen ő is ezt a sportágat üzte.* Nekem azonban a gerely „túlkönnyűnek" bizonyult. Ez volt egyébként a véleménye dr. Várszegi Józsefnek is, az akkori gerelyhajító bajnoknak. Fordulópontot jelentett életemben 1949 nyara, amikor Győrből egy kalapácsvető nyaralni jött Tapolcára. Edzésein én is részt vettem, a golyót visszadobáltam neki. Nagyon megkedveltem ezt a sportágat. Látva lelkesedésemet, a sportbarát a nyár végén otthagyta nekem „szerszámát". 1949. év végére 31 métert dobtam. 1950-ben már a téli időszakot is átdolgoztam tornateremben. Szerettem volna a kerületi ifjúsági rekordot megjavítani. Az első versenyen ez nem sikerült. A kudarc rettenetesen letört, mivel edzéseken ezt a rekordot már többször túldobtam. Megfogadtam, hogy többet ki sem megyek a sportpályára. Mesterem unszolására azonban „kibékültem" a kalapáccsal, s az eredmények egyre biztatóbbak lettek. *38 méteres dobásom már a kerületi ifjúsági rekord túlszárnyalását jelentette.* Ez az eredmény megnyugtatott. 1950 őszéig 46 méterre javult dobásom. Ez már második legjobb ifjúsági eredménynek számított országosan. 1951-ben Budapestre kerültem edzőtáborba, három hétre. Szakavatott kezekben a rövid idő alatt is sokat fejlődtem és az első versenyen már 50 méter felett dobtam. Ez már magyar ifjúsági csúcsot jelentett. Ekkor voltam utolsó ifi-éves. Ez év őszén — már a helsinki olimpia előkészületeinek jegyében —, nemzetközi versenyen vettem részt, ahol Európa kitűnőségei: Strandli (norvég) és Németh Imre mögött 55,85 méteres eredménnyel a harmadik helyet értem el. Ők ekkor 57—58 méter körül dobtak. *Teljesítményemmel kiérdemeltem az olimpiai kerettagságot. 1952 tavaszán 57 méteren felüli eredménnyel Németh Imrét is legyőztem.* Ez a siker már a helsinki repülőjegyet biztosította számomra. Az olimpia előtt 58 méteren felüli dobásommal egyéni csúcsomat javítottam meg. Ilyen biztató sorozat után került sor az olimpiára, ahol 60,34 méteres dobásom nemcsak aranyérmet, hanem egyben világcsúcsot is jelentett.



Csermák József

Tiz év után „visszavonult"

Az olimpia után 1954-ben Bernben harmadik, majd a melbourne-i olimpián 1956-ban ötödik helyet ért el. 1960-ban, két nappal a római olimpia előtt súlyos gerincsérülést szenvedett. Csermák Józsefnek orvosi vélemény alapján, le kellett mondania a további sportolásról. A 10 éves — viszonylag rövid — sportpályafutás alatt negyvenötször volt tagja a magyar atlétaválogatottnak. *Még a sikeres években a lakatos szakma mellé gimnáziumi érettségit szerzett, majd a vasúti szakvizsgák következtek:* nagyforgalmi, gőz- és Diesel-mozdonyvezetői és vontatási vizsgák. Az 1960-ban elkezdett gépipari technikumot 1964-ben sikeres érettségi vizsga követte. A tapolcai vontatási főnökségen műszaki reszortosi beosztást nyert, majd 1966-ban nagy megtiszteltetés érte: rábízták a vontatási főnökhelyettes felelősségteljes munkáját. E funkcióban tevékenykedik jelenleg is.

Tapasztalatait átadja

A sporttal azonban nehéz szakítani. Ha már aktívan nem is vehet részt az élsportban, szakértelmét, versenyzői tapasztalatait ebben a nagyon nehéz sportágban, a kalapácsvetésben nem nélkülözhetik. *Még 1967-ben Zsivótzky Gyula, a nagyszerű utód felkérte, hogy a mexikói olimpiára való felkészülését segítse. A kéréshez csatlakozott Csermák régi versenyzőtársa, Eckschmiedt Sándor is.* A kérésnek Csermák József örömmel tett eleget. Hogy mennyire sikerült tapasztalatait volt versenyzőtársainak átadni, mi sem bizonyítja jobban, mint Zsivótzky Gyuszi nagyszerű olimpiai győzelme.

Ahogy ezekről a dolgokról beszélgettünk, Csermák József búcsúzóul megjegyezte:

— Szeretném még Gyuszit a müncheni olimpiára is eredményesen felkészíteni ...

Sz. Tóth András



Fennállásának 60. évfordulójára készül az MVSC

A Miskolci VSC gazdasági fejlesztésének lehetőségeiről tárgyaltak a közelmúltban a miskolci igazgatóság és az MVSC vezetőségének illetékes képviselői. *Dr. Pásztor Pál,* az igazgatóság vezetője és *Csajka István,* a sportklub megbízott gazdasági felelőse által tartott tájékoztatót vita követte.

Az értekezlet célja, hogy megtalálják azokat a lehetőségeket, amelyek a vasutas sportélet javítását hatékonyan elősegítik. E cél érdekében

széles körű összefogásra van szükség, hiszen a sportolás támogatása — a párthatározat értelmében is — társadalmi ügy.

Szükség van erre azért is, mert *az egyesület 1971-ben ünnepli megalakulásának 60. évfordulóját. Az MVSC 60. éves tradíciója cselekvésre kötelez. Tizenegy szakosztálya már sok tehetséges sportolót indított el a siker útján.* A régi hírnév visszaszerzése érdekében sokoldalú tevékenységet kell kifejteni a szakosztályok vezetőinek. Jelenleg 848 igazolt, aktív sportolója van az egyesületnek.

Az utánpótlás biztosítása itt is gondot jelent. Új sportolók elhelyezése a vasútnál sokszor akadályokba ütközik. *A legcélravezetőbb megoldás az lenne, ha a vasutas fiatalok közül kerülne ki az utánpótlás.* Ezzel az idegen átigazolások és állásigények lényegesen csökkennének. Ennek érdekében a vasutas fiatalok között aktív propaganda munkát kell kifejteni. Tehetségkutató versenyek szervezésével, az állandó sportolási lehetőség biztosításával az utánpótlás problémája is megoldódna.

Az értekezlet részvevői a MVSC-pálya felújítását, egyéb létesítmények korszerűsítését és a sportolási lehetőségek javítását tartották.

Pálya- és tribünteleőépítésre összesen egy millió négyszázezer forintot kívánnak fordítani.

A tervek között szerepel még öltöző-, mosdóépítés, valamint a nemzetközi versenyek lebonyolítására igen alkalmas *csorba-telepi tó* sportlétesítményeinek építése.

Az építkezések határidőre történő befejezéséhez társadalmi munkára is szükség lesz, mert a pft.-főnökség létszámhiánnyal küzd. A vezetőség sok segítséget vár a KISZ-fiataloktól, akik — főleg a *Miskolc—Tiszai pályaudvaron* — erre már ígéretet tettek.

Kaszala Sándor

FELHÍVÁS

A MÁV Széchenyi-hegyi Úttörővasút felvételt hirdet az 1970. szeptember 14-én induló *úttörővasutas tanfolyamra.* Jelentkezhetnek a budapesti és Budapest környéki úttörő pajtások, akik az *általános iskola IV., V., VI. osztályos tanulói.* Tanulmányi eredményük legalább 4-es átlagú, egészségi szempontból úttörővasutas szolgálatra megfelelnek, és az iskola úttörőcsapata javasolja őket erre a kitüntetésre. A felvétel ideje és helye: *1970. szeptember 6—13-ig, 9 órától 17 óráig,* Hűvösvölgyben, az Úttörővasutas Otthonban. Felvilágosítás: üzemi telefonon: 52—74/6, városi telefonon: 167—621 és 367—621. Felvételi lapot kívánságra az Úttörővasút vonali postán küld. *A vasutas szülők gyermekei előnyben részesülnek!*

Új szovjet villanymozdony

A Szovjetunió Össz-szövetségi Villanymozdony-gyártási Tudományos Kutatóintézetének tervei alapján kísérleti mozdonyokat gyárt a novocserkaszi villamosmozdonygyár. *A kísérleti mozdonyok új fejezetet nyitnak a villanymozdony gyártásban. Ugyanis a tudomány és technika legújabb eredményeinek figyelembevételével készültek és műszaki paramétereik, valamint megbízhatóságuk messze felülmúlja a világszínvonalat.* A távolsági forgalom céljait szolgáló VL8OR megjelölésű szériára épül és rekuperációs fékrendszerrel látták el. Ez azt jelenti, hogy a felhasznált energia 4 százalékát — a számítások szerint — visszatermeli a hálózatba. Ez a Szovjetunió viszonylatában évente 2 milliárd kW/óra/energiamegtakarítást jelent, ha minden mozdony ezen elv szerint üzemel. *Pénzben kifejezve a megtakarítás 2,5 millió rubel. A rekuperációs fékezés jelentősen csökkenti az egyéb fékrendszerek és a kerekek elhasználódását, növeli az átlagos sebességet és fokozza a biztonságot.* Ez a módszer különösen előnyös a hegyi pályákon.

Az új villamosmozdony folyamatos — kontakt nélküli — vezérlésű, vagyis a korábbi, nehézkes berendezés helyett a legmodernebb vezérlőmű adagolja az egyenáramot. A kísérleti mozdony tranzisztorizált, 184 tonna önsúlyú, s 4 ezer tonna súlyú szerelvényeket vontat. Az első széria már ebben az évben megkezdi a munkát a szovjet vasutakon.

FELHÍVÁS!

Kérjük mindazokat a volt tanulótársainkat, akik 1966. évben a szegedi MÁV Nevelőintézetben végeztek, hogy találkozó megrendezése céljából címüket közöljék Nagy Piroskával. Címe: Répcelak vasútállomás.

★

A vasútvontatás köréből és történetéből összegyűjtött hétezer lapos újság és minden vonatkozású rendeletgyűjteményemet magánosnak, vagy hivatali szervnek — megegyezés szerint térítés ellenében — felajánlom.

DANCS ERNŐ
Szombathely, Gyöngyös u. 7. szám.

A HIVATALOS LAPBÓL

A Hivatalos Lapból a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket:

33. számból: 114123/1970. 3. A. A Vasúti Ruházati Utasítás 4. sz. mellékletének módosítása.

34. számból: 113978/1970. 2. B. Szakmunkástanulók oktatásával megbízott szakmunkások díjazása.

114772/1970. 2. B. Vasútépítő és karbantartó munkások szakmunkás vizsgáztatása.

Pályázati felhívás az úttörővasutas és postás tanfolyamra.

LAKÁSCSERE

— Elcserélném 1 szoba összkomfortos, magasföldszintes vasúti lakásomat 2 szoba összkomfortos lakásra. Cím: Szegedi Sándor, Bp, VIII., Asztalos Sándor u. 1. (Kerepesi útról a bejárat.) Érdeklődni lehet este személyesen 17 óra után. (Telefonon napközben: 228—284)

— Elcserélném Budapest, VII., Bethlen Gábor utcában I. emeleti utcai, 3 szobás, 2 konyhás és 2 pincés összkomfortos lakásomat 3 darab szoba-konyhás lakásra. Egy lakás utcai legyen I. emeletig, egy társbérlet és egy külterületi is lehet. Tanácsi lakást keresek. Érdeklődni lehet: Lehoczky Jánosné, telefon: 138—020 vagy üzemi 14—13.

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Szűcs Ferenc Hatvan: Boldizsár Gyula Békéscsaba; Pacz József Kétegyháza; Belénessy Alajos Zákány; Volosinovszki János Debrecen; Kovács Gyula Miskolc Tiszai pu.: Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Boldizsár Gyula Békéscsaba; Kovács László Gyöngyös; Horti József Jászberény; Farkas István Csepreg; Berényi Illés Hatvan; Surányi István Pásztó: Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

A Munka fotópályázata

A Szakszervezetek Országos Tanácsának folyóirata, a *Munka* megjelenésének 20. évfordulója alkalmából fotópályázatot hirdet.

A pályázat tárgya: *munkásábrázolás 1970.*

A szerkesztőség a pályázatot két témakörben írja ki:

1. Munkások munka közben, érdekes munkafolyamatok megörökítése, munkásportrék;

2. A dolgozók élete gyáron kívül: szórakozásuk, művelődésük, sportolásuk, rendezvényeik stb.

A pályázatra csak fekete-fehér, 30x40 cm-es méretű képeket fogadunk el.

A képeket a Munka Szerkesztőségébe *(Budapest, VI., Dózsa György út 84/b.)* kell beküldeni, ahol szakértőkből álló zsüri dönt.

A pályázat 5 legjobb képe 1000—1000 forintos, további 5 kép pedig 600—600 forintos jutalomban részesül.

A Munka — a díjazottakon kívül is — átveszi közlésre a legjobb képeket.

Egy személy mindkét témakörben 4—4 képpel pályázhat.

Beküldési határidő: *1971. január 1.*

Zsürizés: *1971. január 15-ig.*

A képek javát 1971 tavaszán kiállításon mutatjuk be.

A MUNKA Szerkesztősége

HÍREK

— *„A KIVÁLÓ IFJÚSÁGI KLUB" címet nyerte el Záhony állomás ifjúsági klubja Lenin születésének 100. és a felszabadulásunk 25. évfordulója tiszteletére hirdetett pályázaton. Az avatóünnepséget augusztus 29-én tartották a klubhelyiségben.*

— **Jól sikerült hangversenyt** tartott Ángyán Jenő karmester vezetésével a hatvani Liszt Ferenc művelődési ház szimfonikus zenekara Hatvan állomás csarnokában. Az ünnepi hangversenyt a megjelent közönség nagy tapssal jutalmazta.

— **Illégsugaras expressz.** A Jakovlev Repülőgéptervező Iroda tervei alapján a kalinini vagongyárban új, gázturbinás, nagy sebességű vonatot építenek. A motorokat, különleges hőpajzzsal védve a kocsi tetején helyezik el. A gázturbinák üzemeltetéséhez szükséges, egyenként 3000 literes üzemtartály pedig a padló alatt kapott helyet. A formatervezők a kocsiszekrényt a repülőgépek törzséhez hasonlóan alakítják ki.

— **Gyula állomás vasutasai** a pártkongresszus tiszteletére kocsikihasználási tervüket 101, az áruszállítási tervüket pedig 26 219 tonnával, 116 százalékban túlteljesítették.

— *ÚJÍTÁSI HÓNAP. Júniusban újítási hónapot tartottak a szambathelyi járműjavítóban. Ez a kezdeményezés nagymértékben hozájárult ahhoz, hogy az első félévben 15 újítással többet nyújtottak be, mint az előző év hasonló időszakában.*

— **CANADIAN PACIFIC.** A világon kevés vállalkozás található, amely szárazon levegőben és vizen egyaránt vállal szállítást. A Canadian Pacific mindent vállal. Vasútvonalain például nem ritka látvány a 100 vagonból álló szénvonat, amelyek 7500 tonna rakományával 37 óra alatt 1700 kilométert tesznek meg.

— *A X. PÁRTKONGRESSZUS TISZTELETÉRE a békéscsabai pályafenntartási főnökség dolgozói, az árvíz okozta lemaradást is figyelembevéve 5 millió forint értékű vállalást tettek. Az első félévben elért eredmények biztatóak. A főnökség valamennyi tényezőnél teljesítette, illetve túlteljesítette a tervet.*

— **Hatféle Diesel-mozdonyt** gyárt a román ipar. Ebből négyféle típus külföldi licenc alapján készül. A nagy teljesítményű vonali Diesel-mozdonyok mellett megkezdték a 250 lóerős, tolató Diesel-mozdonyok gyártását a bukaresti mozdonygyárban.

— **Ausztrálliában a múlt év végére fejezték be a különböző nyomtávok egységesítését.** A nyomtávváltozás óta Sidneyből a várostól 3940 kilométerre levő Perthig 62 óra alatt teszik meg az utat a korszerű expresszvonatok. Korábban négy napot vett igénybe az utazás.

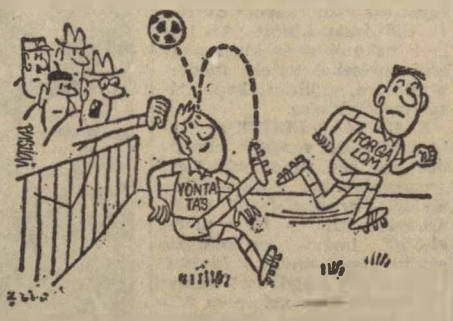
— **Tovább növelik a Tokaido vonal hosszát.** Osaka és Okayama között még nem fejezték be a híres, gyorsforgalmú vasútvonal építését, máris megszületett a döntés: a vonalat tovább kell építeni Kyushu szigetére. Ha a teljes vonal elkészül, hossza Tokiótól Hatatáig 1100 kilométer lesz.

Csúcsforgalom idején



— Persze, ilyenkor könnyű udvarolni, mert ha az esküvőt hozom szóba, nyugodtan mondhatod, hogy lagzira most nincs időd ...

Őszi forduló



— Hé, fiúk! Jobb összjáték kell az eredményhez!

(Pusztai Pál rajzai)

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
Budapest VI., Benczúr utca 41.
Telefon, városi: 229—872,
üzemi: 19—77
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest VII., Rákóczi út 54.
Telefon: 224—819
Felelős kiadó: Gábor Márton,
a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Új csekkszámunk: MNB 215—11 859
1970. XII. 31-ig a régi csekk is felhasználható!
Szikra Lapnyomda

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

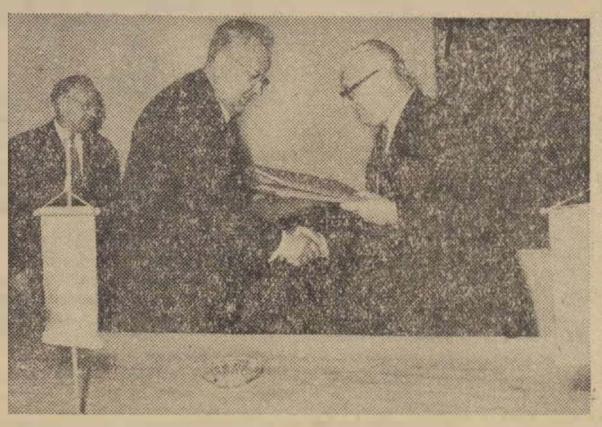
XIV. ÉVFOLYAM, 18. SZÁM — Ára 40 fillér — 1970. SZEPTEMBER 18.

KÖZÖS KONTÉNER-PÁLYAUDVAR

Budapesten ülésezett a magyar—szovjet közlekedési állandó munkabizottság

A magyar—szovjet gazdasági és tudományos együttműködést irányító kormányközi bizottság az egyes minisztériumok keretében létrehozott állandó munkacsoportok útján végzi tevékenységét.

A magyar—szovjet közlekedési relációban 1968 óta működik ez az állandó munkacsoport, amely a tárca valamennyi ágazatára nézve koordinálja a közlekedési kapcsolatokat. *A munkacsoport évente kétszer ülésezik felváltva a két ország fővárosában.* Legutóbb augusztus 31. és szeptember 3. között tartottak megbeszélést Budapesten, amelyen a szovjet delegációt *V. Sz. Gavrilov* közlekedési miniszterhelyettes, a magyar küldöttséget pedig *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója vezette.



A megállapodás aláírása után Rödönyi Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója kezetfog V. Sz. Gavrilovval, a szovjet közlekedésügyi miniszterhelyettessel.

(MTI Foto Kovács Sándor felvétele.)

Az ülésen a IV. ötéves terv időszakának közlekedési és szállítási feladatait tárgyalták meg. Az elkövetkező 5 évben az 1970. évi áruszállítás volumenéhez viszonyítva

33,9 százalékkal több lesz a Szovjetunióból hazánkba, a Szovjetunióba pedig 72,7 százalékkal emelkedik a szállítás volumene.

Ezek a százalékos adatok csak a viszonyítás arányaira mutatnak. A valóságban a IV. ötéves terv végére is nyolcszor annyi áru érkezik a Szovjetunióból, mint amennyi az oda irányuló árumennyiség.

A munkacsoport budapesti ülésén áttekintették az elmúlt 3 évben végzett munkát, és megállapították, hogy *sikerült szoros baráti, elvtársi kapcsolatokat kiépíteni a két ország vasúti szállítását irányító szervekkel, s ez jól segítette az export-import és tranzitszállításokat is.* A mostani ülésen a teherkocsiparkunk bővítéséről, a záhonyi átrakó csomópont komplex fejlesztéséről, valamint a kibernetikai és a korszerű távközlési eszközök széles körű alkalmazásáról tárgyaltak.

A munkacsoport megállapította:

várható, hogy a következő 5 évben lényegesen megnő a két ország közötti idegenforgalom.

Ezért ennek hivatalos lebonyolítói közé az *Intourist* és az *IBUSZ* utazási irodákon kívül a két vasút is csatlakozik és várható, hogy a négy szervezet szoros együttműködésével jelentős javulást lehet elérni e téren is. A jövő évi menetrendváltozástól már ennek alapján *Budapest—Leningrád* között közvetlen hálókocsijárat lesz.

A korszerű szállítási módok elterjedésével kapcsolatban

a munkabizottság közös konténer-pályaudvar létesítésében állapodott meg,

amely lehetővé teszi, hogy a konténereket nemcsak a két ország, hanem *Nyugat-Európa* és a *Távol-Kelet* közötti forgalomban is felhasználják.

A baráti légkörben lezajlott ülés jegyzőkönyvét magyar részről *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, szovjet részről *V. Sz. Gavrilov* miniszterhelyettes írta alá.

B. I.

FELHÍVÁS

az őszi forgalom sikeres lebonyolítására

Népgazdaságunk állandó fejlődésének, valamint a nemzetközi kereskedelmi kapcsolatok mindinkább fokozódó javulásának hatására a vasút áruszállítási feladatai emelkednek.

Az év eleji zord időjárás, majd az ezt követő; és igen hosszú ideig tartó árvízveszély miatt a vasúttal szemben támasztott szállítási igényeket az I. félévben nem tudtuk teljes mértékben kielégíteni. Ez azt jelenti, hogy a szállítások egy része az év második felére, vagyis az egyébként is nagyobb erőfeszítéseket igénylő őszi forgalmi időszakra húzódott át. Tovább növeli a vasút második félévi feladatait az a többletszállítás, amit az árvízsújtotta területek gyors újjáépítése igényel.

Az elmondottakból következik, hogy a vasútnak az év hátralevő részében mind az előirányzatnál, mind a tavalyi mennyiségnél jóval több árut kell elszállítani. Ennek nagyságát jól szemlélteti, hogy míg 1969 utolsó négy hónapjában a vasút 39 millió tonnát fuvarozott, addig ez év hasonló időszakában a már korábban felsoroltak hatására mintegy 41—41,5 millió tonna áru elszállításával kell számolnunk.

A megnövekedett szállítási feladatok elvégzésének feltételei a kormányzat és a vasút által tett intézkedések eredményeként javultak. Így például a közelmúltban végrehajtott bérügyi intézkedések, az egyre nagyobb mennyiségű korszerű vontatójármű- és teherkocsi-beszerzések, a gazdasági bizottság határozata a teherkocsik határidőn belüli be- és kirakására, mind olyan tényezők, amelyek a megelőző évekhez képest megkönnyítik az őszi forgalom ideje alatt a vasút előtt álló feladatok megoldását.

A szállítási lehetőségek javulása természetesen nem minden téren egyenletes. Ezért a kormányzat által elvárt őszi forgalmi feladatok maradéktalan elvégzése a munkák helyes megszervezésével és összehangolásával, a szakszolgálatok jó együttműködésével, a meglevő szállítókapacitás és munkaerő ésszerűbb és hatékonyabb felhasználásával, a munkafegyelem további szilárdításával és nem utolsósorban a vezetés színvonalának emelésével lehetséges.

Az elmondottakon kívül továbbra is elsőrendű feladat legyen a forgalom biztonsága és a társadalmi tulajdon fokozott védelme. A sok munkát és figyelmet igénylő áruszállítás mellett nem szabad megfeledkezni a személyszállításról sem, és a munkákat úgy kell megszervezni és irányítani, hogy a kérdéses időszakban a vasút tevékenysége e területen is zökkenőmentes legyen.

Mindezek érdekében fokozni kell és az eddigieknél hatékonyabbá kell tenni a helyi párt- és szakszervezetek, valamint szakmai vezetés, nem különben a vasúti dolgozók és a fuvaroztatók közötti együttműködést.

Továbbra is támogatni kell a hazánk felszabadulása 25. évfordulójának, valamint a Magyar Szocialista Munkáspárt X. kongresszusának tiszteletére kibontakozott munkaversenyt és a szocialista brigádmozgalmat.

A vasutas dolgozók már nem egyszer bebizonyították, hogy áldozatkész munkájukra mindig lehet számítani. Ezt mutatta az elmúlt téli időszakban, majd az árvízvédelmi és helyreállítási munkáknál tapasztalt helytállásuk.

Ismerve a vasutas dolgozók munkaszeretetét és eddig elért kimagasló eredményeit, bízunk benne — és ezt dolgozó népünk is elvárja —, hogy a vasút dolgozói munkaterületükön az év hátralevő és egyre nagyobb leterhelést igénylő időszakában is hősiesen helytállnak, s a rájuk háruló őszi forgalmi feladatokat maradéktalanul teljesítik.

SZABÓ ANTAL s. k.,
a Vasutasok Szakszervezete főtitkára

RÖDÖNYI KÁROLY s. k.,
miniszterhelyettes,
a MÁV vezérigazgatója

Napirenden

a vasút első félévi bértömeg-gazdálkodása

A szakszervezet elnöksége szeptember 4-én ülést tartott. Az első napirend keretében a *forradalmi munkás-paraszt kormány* 1035/1967. (XI. 19.) számú határozata és a 6/1967. SZOT szabályzat alapján a beruházások — létesítmények, gépek, berendezések — üzembe helyezésével kapcsolatos tapasztalatokról készült jelentést vitatták meg.

A szakszervezet munkavédelmi felügyelőségének jelentése rámutatott, hogy *a tervezési tevékenységben még sok a megoldatlan probléma*, amelyek negatív hatása — anyagi és erkölcsi vonatkozásban egyaránt — érződik a kivitelezés és az üzembe helyezés során. A tervezők ugyanis *nem mindig tartják be a létesítmények, gépek és berendezések tervezésénél a vonatkozó előírásokat.* Gyakran előfordul az is, hogy a tervdokumentációhoz mellékelt — a tervező által adott — *munkavédelmi nyilatkozat sablonos*, hogy csak e két példát említsük.

A vitában felszólalók közül többen arra hívták fel az elnökség figyelmét, hogy az új létesítményeket a kivitelezők sorozatosan befejezetlen állapotban akarják átadni. Ennek oka: *az építési határidők mindenáron való betartása, melyet a gazdasági vezetés célprémium kitüzésével is ösztönöz.* S a következmény, az üzembe helyezési eljárások alkalmával tömegesen jelentkeznek a zavartalan üzemeltetést gátló hiányosságok.

Az elnökség ezután a vasút bértömeg-gazdálkodásának 1970 első félévi tapasztalatairól, a visszamaradt központi alap felosztásáról készült előterjesztést vitatta meg. Mint ismeretes, az 1968—69. évben alkalmazott átlagbér-gazdálkodási rendszert a népgazdaság egész területén *1970. január 1-től módosították.* Ennek következtében a vasútnál abszolút bértömeg-gazdálkodási rendszer került bevezetésre. A bértömeg-gazdálkodás alapszabálya: *az éves munkaügyi tervben meghatározott bértömeg felhasználása úgy, hogy azt éves szinten ne lépjék túl.* Ha vasút az abszolút bértömeget túllépi, a túllépés a részesedési alapot terheli. Az év közbeni megtakarítások viszont átlagbérnövelésre használhatók fel.

Az 1. Tervgazdasági, műszakfejlesztési és munkaügyi szakosztály előterjesztése szerint *a bértömeg-gazdálkodás rendszere jó.* Ki kell azonban hangsúlyozni, hogy a gazdálkodó szervek — elsősorban az igazgatóságok — *körültekintőbben és bátrabban éljenek a bértömeg-gazdálkodás adta lehetőségekkel.* Gondosan vizsgálják meg azokat a területeket, ahol munkaszervezéssel lehetőség nyílik tartós létszámcsökkentésre. Természetesen figyelembe kell venni a munkaidő-csökkentésl feladatok létszámigényét, továbbá azt, hogy *a vasút szállítási feladatainak elvégzésében fontos szerepet játszó munkakörökben — kocsirendező, saruz, utazószemélyzet — tartós létszámfelajánlást eszközölni még a gazdaságosság szigorú mérlegelésével is csak a legritkább esetben szabad.*

Napirenden szerepel még a szakszervezet és a félszázalékos Önkéntes Támogatási Alap első félévi gazdálkodása, a számvizsgáló bizottság jelentése, valamint az MSZMP KB kongresszusi irányelveivel kapcsolatos állásfoglalás tervezet. Végül az elnökség különféléket tárgyalt.

Miniszteri értekezlet

a siófoki csomópont jövőjéről

Dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter és *Bondor József* építésügyi és városfejlesztési miniszter augusztus 26-án *Siófokon* a városi tanács épületében a vasúti csomópont jövőjéről tárgyalt a megye és a város vezetőivel.

A csomópont átépítésének gondolata nem újkeletű. Az idegenforgalom rohamos fejlődése régóta megköveteli, hogy

Siófok városa olyan vasúti vonalvezetéssel rendelkezzen, melyben nincsen szintbeni keresztezés a közúttal,

ami miatt gyakran hosszú időre torlódás keletkezik a közúton.

A tárgyaláson megállapodtak, hogy több elgondolás közül azt a variánst terjesztik a kormány elé, amely szerint *a vasút a rekonstrukció után is a jelenlegi helyén marad*, mert az állomásnak a városon kívülre való áthelyezése autóbusz átszállásra kényszerítené az utasokat.

A közúti-vasúti keresztezést a rekonstrukció során kétszintűvé alakítják át,

az állomáson szigetperonokat létesítenek és a várost az üdülőteleppel, utasaluljáróval kötik össze.

A nyári idényben az aluljáróban működő pénztárak teszik kényelmessé a jegyváltást. A munkákkal egyidőben *egy méterrel felemelik a Sió-hidat*, a csatorna hajózhatósága érdekében.

A rendezőpályaudvar sorsáról majd a tervezők vizsgálata dönt. Erre nézve is több megoldási változatot dolgoznak ki. *A rekonstrukcióra még a negyedik ötéves tervben sor kerül.* Minden áthidalást úgy terveznek, hogy egy későbbi vonalvillamosítás során biztosítsák a szükséges űrszelvényt.

A kiviteli terveket előreláthatólag 1972 elejére készítik majd el és még ugyanabban az évben, az üdülőszezon befejezése után megkezdik az átalakítási munkákat.

Marketing a közlekedésben

A Szegedi Közlekedéstudományi Egyesület Vasútüzemi Gépjárműközlekedési és Szállítmányozási Szakosztálya rendezésében *Marketing a közlekedésben* címmel kétnapos konferenciát rendeztek a szegedi *Tisza Szálló* dísztermében. A konferenciát, melyen az ország valamennyi közlekedési és szállítási ágazatának képviselői jelen voltak, *Kiss Károly*, a szegedi vasútigazgatóság vezetője, a Közlekedéstudományi Egyesület szegedi területi szervezetének elnöke nyitotta meg. Az ünnepélyes megnyitó után *dr. Mészáros Károly* közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettes tartotta meg nagy érdeklődéssel kísért előadását. Elmondotta, hogy a Marketing, amely magában foglalja a vállalati tevékenység valamennyi munkafolyamatát, nem újkeletű szervezet.

Előadásában a többi között arra is kitért, hogy *ma már a fuvarozó szervek közötti viszony kialakításában is nagy szerepe van a marketingnek.* Hangsúlyozta, hogy a közlekedés és a szállítás mint szolgáltató tevékenység megköveteli az igények felmérését és kielégítését.

Az előadáshoz számos szakember, közöttük *Lindner József* vezérigazgatóhelyettes is hozzászólt.

Sziládi Sándor

Dr. Csanádi György a drezdai Közlekedési Főiskola díszdoktora

A Német Demokratikus Köztársaság egyik legnagyobb hagyományokkal rendelkező felsőoktatási intézménye a *Hochschule für Verkehrswesen*, a drezdai Közlekedési Főiskola tudományos munkássága elismeréséül díszdoktorrá avatta *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi minisztert, a *Magyar Tudományos Akadémia* tagját.

A díszdoktorrá avatási ünnepségen megjelent *dr. Hermann Wagener* rektor és *dr. Gerhard Rehbein* rektorhelyettes vezetésével a főiskola professzori kara. Részt vettek a drezdai ünnepségen az NDK Közlekedésügyi Minisztériumának és berlini nagykövetségünk vezető személyiségei.

Dr. Csanádi György nagy érdeklődéssel kísért előadást tartott a főiskola nagygyűlésén, melyen az NDK számos szakmai kiválósága vett részt.

Jelentés a Szamosközből

Negyvenhat vasutas háza már tető alatt áll

A tavaszi árvíz a Szamos-közben 218 vasutas családnak okozott kárt. 109 család háza teljesen összedőlt, 42 lakás súlyosan megrongálódott, 12 család ingóságát és mellékhelyiségeit érte kár, 55 vasutas otthonában kisebb sérülések keletkeztek.

Az árvíz elvonulása után felmérések alapján *109 tényleges vasutas, nyugdíjas és özvegy részére vált szükségessé a lakás teljes újjáépítése, továbbá 42 lakásnál pedig a károk helyreállítása.* A teljesen rombadőlt lakások újjáépítése még júliusban megkezdődött *Penyige, Jánkmajtis, Tunyogmatolcs, Fehérgyarmat, Győrtelek, Kocsord, Nagyszekeres, Mátészalka* és *Csenger* községekben. Azóta felépült 46, építés alatt áll 21 ház, 42 ház építkezése még nem kezdődött meg, mert a károsultak az építési szerződést nem kötötték meg, vagy a kamatmentes kölcsönt az OTP-től nem kapták meg.

Mátészalkán 17, Fehérgyarmaton 2, Tunyogmatolcs községben pedig 1 vasutas család részére a kamatmentes hitelek folyósítása folyamatban van, s a telek, valamint az építési engedélyek is rendben vannak.

Mint ismeretes, a vasút *Csengerben 94 családi ház felépítésére vállalt kötelezettséget.* Ebből 37 lakás már tetőalatt van, 18 háznál a főfalak felhúzása, 28-nál az alapbetonozás elkészült, 11 ház alapjainak kiásása folyamatosan halad. Az újjáépítésen dolgozó vasutas szakiparosok és segédmunkások mindent elkövetnek annak érdekében, *hogy a vállalat határidőre, november 15-re elkészüljenek a lakások.* Ehhez a feltételek biztosítottak.

A vasút vezetői és a Vasutasok Szakszervezete az anyagi segítségen túlmenően kezdettől fogva megfelelő támogatást biztosítanak a helyreállítási munkákhoz. A Debrecenben létrehozott segélyezési bizottság és a debreceni területi bizottság munkatársai az új lakások építését a helyszínen rendszeresen ellenőrzik és a felmerült problémákat a lehető legrövidebb idő alatt intézik a megfelelő hatóságoknál, valamint az épületek kivitelezését végző vállalatoknál. (vf)

A szakszervezeti politikai oktatás feladatai

Az 1970—71. évi szakszervezeti politikai oktatás szervezése befejeződött. Az előzetes adatok mind a tanfolyamok, mind a hallgatók számának emelkedéséről tanúskodnak. Ez azt bizonyítja, hogy *a dolgozók körében az elmúlt évek során kedveltté vált oktatási forma népszerűsége tovább növekedett.* A szakszervezeti bizottságok tevékenysége hozzájárult ahhoz, hogy a dolgozók világnézetét, szocialista tudatának fejlesztését, társadalmunk időszerű politikai, gazdasági és kulturális kérdéseinek megértését szolgáló oktatáshoz újabb dolgozók csatlakozzanak. A szervezési feladatokat szakszervezeti bizottságaink. a kiadott irányelveknek megfelelően jól végezték.

A szervezés befejezése azonban csak a munka egy szakaszának lezárását jelenti. *További fontos teendők hárulnak a szakszervezeti bizottságokra,* az oktatás sikeres lebonyolításában és befejezésében. Az alábbiakban néhány ilyen teendőre szeretnénk felhívni a figyelmet.

A tanfolyamok sikeres lebonyolításához *elengedhetetlen a tárgyi feltételek biztosítása.* A csendes, tiszta, télen jól fűtött helyiségbe szívesen mennek a dolgozók. Szükséges, hogy a helyiség legalább egy fekete táblával rendelkezzék, amin krétarajzzal biztosított a szemléltetés. Ez az a minimális feltétel, amit biztosítani kell.

Az eredményes munka letéteményesei a vezető propagandisták, illetve a propagandisták. A foglalkozások hatékonysága, színvonala az ő munkájuk függvénye. Ebből következik, hogy felkészülésüket, rendszeres segítésüket folyamatosan biztosítani kell. A vezető propagandisták és propagandisták központilag csak a témával kapcsolatos elvi és politikai kérdések egységes értelmezéséhez, tisztázásához kapnak útmutatást. *A szakszervezeti bizottságok feladata, hogy a helyi körülményekről, sajátosságokról tájékoztassák őket, és így lehetőség nyíljon az elmélet és gyakorlat összekapcsolására.* Jó volna, ha a szakszervezeti bizottságok a témához kapcsolódó helyi szemléltető anyagot készíttetnének, s a propagandisták a központi anyag mellett azt is felhasználnák munkájukban. A propagandisták felelősségteljes munkájukat csak akkor tudják eredményesen végezni. ha állandóan képezik magukat, ha lépést tartanak a napi politikai eseményekkel, ha figyelemmel kísérik a munkahely eredményeit, problémáit. *A jó propagandista önmagával szemben igényes, a hallgatókkal szemben türelmes.* A felvetett kérdésekre adott válaszai egyenesek, őszinték, meggyőzőek. E feltételek megszerzését segítse elő a szakszervezeti bizottság.

Fontos követelmény, hogy a tanfolyamok politikai fórumokká váljanak, ahol a dolgozók olyan képzésben részesülnek, *amely biztosítja tisztánlátásukat, mozgósítja őket a szocializmus időszerű kérdéseiből rájuk háruló feladatok megoldására.* Ennek feltétele, hogy a foglalkozások vitafórumokká váljanak, ahol a hallgatók nyíltan és őszintén beszélgetnek, vitatkoznak a párt politikájának megvalósításáról, vagy az azzal szemben támasztott kételyeikről, a kényes kérdéseiket bátran felvetik, *ahol a szó legnemesebb értelmében politikai oktatásban részesülnek.* A vita során meg kell tanítani őket a helyes álláspont védelmére, a téves nézetekkel szembeni harcra, az érvek és ellenérvek felsorakoztatásával a hibás, esetleg ellenséges nézetek megcáfolására, a helyes álláspont elfogadtatására. Az így kialakult vitafórum biztosíték arra, hogy a kitűzött oktatási. nevelési cél meg is valósul. Ennek egyik legalapvetőbb feltétele, a propagandista által tartott bevezető előadás színvonala. *Az előadás legyen rövid, s a témával összefüggő leglényegesebb fogalmakat, összefüggéseket magyarázza, és lehetőleg a helyi adottságokat, körülményeket figyelembe véve dolgozza fel az anyagot.* A felsorakoztatott érveket, tényeket alá kell támasztani munkahelyi példákkal. A bevezető előadás célja: az érdeklődés felkeltése a téma iránt.

Propagandistáink mindig készüljenek az előadásra, hogy *az valóban előadás, és ne felolvasás legyen.* Különösen óvakodjon a központilag szerkesztett tananyag felolvasásától. Ezek a tananyagok a propagandisták munkájának, a téma feldogozásának megkönnyítését szolgálják, semmi esetre sem felolvasás céljából készülnek. Az előadás megtartásának könnyítésére készítsen a propagandista részletes vázlatot.

A szakszervezeti bizottságok hasznosan kamatoztathatják a politikai tanfolyamok tapasztalatait. Az ott felmerült kérdések, javaslatok, vélemények alapján képet alkothatnak a dolgozók hangulatáról, s tudomást szerezhetnek olyan megoldandó problémákról, amelyek foglalkoztatják a tömegeket, s amelyekre választ várnak a dolgozók. *Az információszerzés fontos fórumai tehát a politikai tanfolyamok.*

A folyamatos és rendszeres ellenőrzés elengedhetetlen feltétele a szakszervezeti politikai oktatás sikerének. *Az ellenőrzés azonban mindig párosuljon a segítségadás szándékával.* Az ellenőrzések alapján szerezhet tapasztalatot a szakszervezeti bizottság a tanfolyamok szintjéről, a propagandisták felkészültségéről. a foglalkozások tartalmi kérdéseiről.

Végül néhány szó az oktatás megkezdéséről és befejezéséről. A hallgatókra, de a propagandistákra is *igen jó hatást gyakorol, ha a szakszervezeti bizottság ünnepélyes keretek között nyitja meg a tanfolyamokat.* A törődésnek ilyen formában való megjelenése jó hatással van a tanfolyamok következő munkájára.

Tóbiás Béla

Hogyan történik a szakszervezeti tisztségviselők jelölése és választása

Lapunk szeptember 2-i számában a szakszervezeti választások főbb elveiről írtunk. Szót ejtettünk a választásra jogosultságról, a jelölő bizottságokról, a választó értekezletek, taggyűlések napirendjéről. Most a szakszervezeti szervek és küldöttek jelölésének és választásának módjáról adunk tájékoztatót.

A vezetőségválasztó taggyűlésen, küldöttértekezleten *a jelölő bizottság elnöke röviden számoljon be a tagsággal történt beszélgetés tapasztalatairól,* majd személyenként ismertesse és röviden indokolja a vezető szerv, a számvizsgáló bizottság tagjaira és a küldöttekre vonatkozó javaslatát. *Ahol a jelölő bizottság írásban előre kiadja ezt a taggyűlés, vagy küldöttértekezlet résztvevőinek — nem szükséges a személy szerinti szóbeli indoklás.* Elegendő az írásos javaslat egészének indokolása.

A választók kérdéseket tehetnek fel mind a jelölő bizottsághoz, mind a jelöltekhez. Észrevételeket tehetnek a jelöltre, illetve a jelölésre vonatkozóan.

A kérdések és észrevételek után *a tagság nyílt szavazással* — szavazati többséggel — dönti el, hogy a jelölő bizottság által jelölt személyek felkerüljenek-e a szavazólapra. A jelölteket együtt kell szavazásra bocsátani.

A taggyűlés elnöke a jelölő bizottság javaslatának megszavazása, illetve elfogadása után hívja fel a figyelmet, hogy *a választóknak joguk van további személyeket javasolni a vezető szervekbe.* A pótlólag javasolt személy(ek) felvétele a szavazólapra — az esetleges vita után — nyílt szavazással történik. Ehhez is a szavazatok többsége szükséges. A pótlólag javasolt személy(ek) a jelölés sorrendjében kerül(nek) a szavazólapra.

A jelölés befejezése után a szavazatszedő bizottság elkészíti a szavazólapokat, majd ismerteti a szavazás módját. *A szavazás titkos, ennek következményeit biztosítani kell.* (Szavazólap, szavazó helyiség, lepecsételt urna.)

A titkos szavazás során a választóknak jogukban áll a jelöltek közül bárkinek a nevét kihúzni és más nevet beírni.

A szavazatszedő bizottság minden szavazólap érvényességét ellenőrzi, majd összeszámolja a szavazatokat. Az eredményt ismerteti a taggyűléssel, küldöttértekezlettel és jegyzőkönyvben rögzíti. *Érvénytelen az a szavazólap, amelyből nem tűnik ki, hogy kire adták a szavazatot.* (Pl. teljes áthúzás, ráfirkálás, eltépett szavazólap.)

Megválasztottnak az a személy tekintendő, aki a titkos szavazás során a szavazatoknak legalább kétharmadát megkapta. Ha a taggyűlés által elfogadott létszámnál több személy neve szerepel a szavazólapon, *a jelölés sorrendje szerint tekintendők megválasztottnak a jelöltek.*

Ha a titkos szavazás után a szavazólapra felvettek közül egy vagy több személy nem kapta meg a kéthármados többséget és helyettük nem írtak be másokat, vagy a beírtak sem kapták meg a szavazatok kétharmadát, *akkor a választást folytatni kell.* Ilyen esetben a jelölő bizottság ismételten tegyen javaslatot annyi személyre, amennyi az eredetileg javasolt vezetőségből nem kapta meg a szükséges szavazatot. (A jelölés és a szavazás módja azonos a fentiekkel.)

A szavazás eredményéről felvett jegyzőkönyvet a taggyűlés elnöke, a szavazatszedő bizottság elnöke és a jegyzőkönyvvezető írja alá. *A jegyzőkönyv egy példányát meg kell küldeni a felsőbb szakszervezeti szervnek.*

A szavazólapokat a választástól számított hat hónapig kell megőrizni.

Hatékonyabb szakszervezeti munkát az utazók között

Az egyes ember politikai fejlődésében, a dolgozók érdekvédelmében, az üzemi és szakszervezeti demokrácia gyakorlásában, a tömegek vezetésébe való bevonásában egyaránt *növekvő szerep jut a szakszervezeti bizalmiaknak.* A szakszervezetek XXI. kongresszusa óta örvendetes fejlődés tapasztalható. Az új gazdasági mechanizmus bevezetése sok tekintetben serkentette a szakszervezeti élet korszerűsítését a legkisebb szakszervezeti egységekben is.

A bizalmi munka feltételei munkahelyenként változnak. Különösen sok és megkülönböztetett figyelmet követel a több tízezer forgalmi, vontatási utazószemélyzet politikai, érdekvédelmi és kulturális munkájának szervezése, irányítása.

Sajátos helyzet

A budapesti területi bizottság közel két tucat szolgálati helyen megvizsgálta a vontatási főnökségek és forgalmi telepállomások utazó dolgozóinak szakszervezeti életét, az alapszervek tevékenységét, módszereit, a szakszervezeti csoportélet szervezeti feltételeit. A tömegek között végzett szakszervezeti munka — bonyolultsága, személyzeti, szervezeti feltételeinek sokfélesége miatt — tarka képet, változó színvonalat és módszereket mutat. Különösen változó tartalomban, rendszerben, szervezettségben és a szakszervezeti bizottságok, műhelybizottságok vezetőségei által részesített figyelem, aktivitás és céltudatosság dolgában.

Az utazók sajátos helyzete élénk figyelmet, nagyobb aktivitást követel a szakszervezeti és műhelybizottságoktól. E dolgozók körében *a szakszervezeti csoportok szervezése a forda, a menetrend, a vezénylés változásaihoz igazodó rugalmas, sablonoktól mentes, átgondolt munkát igényel.* Az év elején megtartott vizsgálat újra megerősítette, hogy egy-egy vontatási vagy forgalmi telepállomáson *nem lehet egyetlen szervezési szisztéma szerint életképes szakszervezeti csoportokat kiépíteni.* Nem lehetséges két szakszervezeti bizottsági választás közötti időszakra megoldottnak tekinteni az egyszer jól megszervezett szakszervezeti csoportok szervezeti, személyi kereteit. A személyzet mozgatása alapján menetrendi változáskor, szezonális menetrendek kialakítása, életbeléptetésekor vagy változásánál a személyzet elvezénylésekor *újra meg újra felül kell vizsgálni a szakszervezeti csoportok szervezetét.*

Reális lehetőségek

A vontatási főnökségeknél több szakszervezeti bizottságnál helyesnek bizonyult a rendszeresen váltó, forduló (tartalék), állomási. átállítós, gurítódombokon beosztott állandó nappalos szolgálatot teljesítőket műszakonként. fordulónként szakszervezeti csoportba szervezni. *Lehetséges az is, hogy az ilyen szolgálatba beosztott gépek váltószemélyzetét gépenként szervezik egy szakszervezeti csoportba.* Az ilyen szakszervezeti csoportok összefogására. irányítására a műhelybizottság és a szakszervezeti bizalmiak közé helyes főbizalmit megbízni vagy választani. Éppen a műhelybizottság és szakszervezeti csoport kapcsolatának aktívabbá tételére a politikai érdekvédelmi, kulturális munka javítása érdekében a főbizalmi lehet nem utazó dolgozó is.

A vonalon szolgálatot teljesítő utazó dolgozók szakszervezeti csoportjainak szervezése még változatosabb. *Több vontatási főnökség, köztük a ferencvárosi is, hozott létre szakszervezeti csoportot az egy községben vagy községrészben lakók részére.* Kísérlet, sőt gyakorlat alakult ki másutt az azonos vonal vagy vonalrész, esetleg térségben lakók egy szakszervezeti csoportba szervezésére. Reális lehetőség az azonos vonalon vagy azonos időben vezényelt gépek személyzetének egy szakszervezeti csoportba való szervezése, egy menetrendi időszakra. A gépcsoportonkénti szervezés, kisebb létszámú szocialista brigád szakszervezeti csoportba szervezése is alkalmas keret a tartalmasabb munkára.

Része a választási munkának

Az állomási forgalmi utazószemélyzet szakszervezeti csoportjainak szervezésében *korábban általános gyakorlat volt az egy fordában utazók szakszervezeti csoportja.* Jelenleg több telepállomáson az egy fős közlekedési rendszerben utazó dolgozók körében több bizalmi megválasztásával átmeneti megoldásokhoz jutottak. *Arra is van gyakorlat, hogy két-három azonos időben induló személyvonati szakaszok személyzetét vonták egy szakszervezeti csoportba.* Új és szükségesnek látszik az egy telepállomásra kirendelt, illetőleg vezényelt dolgozóknak a kiküldetés idejére egy szakszervezeti csoportba való összevonása.

A szakszervezeti csoportok figyelmes, hatékony szervezése nemcsak része a választási munkának, hanem fontos hozzájárulás az utazók munkafeltételei javításának. A hatékonyabb — több gondot, munkát igénylő — szakszervezeti csoportok szervezése feltétlenül javítja a vezetőség és tagság kapcsolatát. A tapasztaltabb utazók így észrevételeikkel jobban segíthetik a mozgalmi és gazdasági vezetőket. *Intenzívebb lehet a dolgozók érdekvédelme is.*

A becsületes megtaláló jelentkezett

Jandó Jenő karnagy, pécsi lakos, a közelmúltban érdekes történetet írt meg a pécsi igazgatóság vezetőjéhez küldött levelében. A történet önmagában nem különös, mégis nyilvánosságot érdemel. Íme a levél:

„Fiam — zeneakadémiai hallgató — augusztus 4-én a *Mecsek expresszel* jött haza Budapestről a Bartók szemináriumról. Útközben barátjával az étkezőkocsiba mentek. s mire Szentlőrinc környékén visszatértek a helyükre, fiam táskája — benne nagyon sok értékes külföldi zongorakottaanyaggal együtt — eltűnt. *A jegyvizsgálók segítségével átnézték a szerelvényt, de a táska sehol nem volt.* Újsághirdetést adtunk fel, arra sem kaptunk választ. Már beletörődtünk a szinte pótolhatatlan anyag elvesztésébe, amikor megkaptuk *Szabó Sándor* pályaőr levelét, melyben arról értesített, hogy az irattáska a kottákkal együtt birtokában van. *Címemet a kották között megtalált fiamnak írt levelemből tudta meg, s ebből a levélből értesült arról is, hogy Harkányban üdülünk.* A táska eltulajdonítója — feltevésünk szerint, miután látta, hogy számára értéktelen az anyag, kidobhatta azt az ablakon, s így találta meg Szabó Sándor, a 81-es őrház lakója.

Jelen levelemmel együtt adtam fel Szabó Sándor pályaőr részére is egy köszönő levelet és szerény pénzjutalmat."

A becsületes megtalálót, aki 27 éve áll a MÁV szolgálatában s a *Kurd és Duzs* közötti 81. sz. őrházban teljesít szolgálatot, a pécsi igazgatóság vezetője dicséretben és pénzjutalomban részesítette.

Aktuális portré

Kitüntetés kiváló szolgálatért



Nincs könnyű dolga annak, aki arra vállalkozik. hogy nyilvánosság előtt bemutassa *Orbán Sándort,* a vasutasszakszervezet debreceni területi bizottságának munkatársát. Hiszen csaknem háromévtizedes vasúti szolgálata alatt nagyon sokan megismerték őt a mindennapok dolgos forgatagában, és szinte feleslegesnek tűnik érdemeinek, kiváló emberi tulajdonságainak a méltatása.

Legjellemzőbb tulajdonságai közé tartozik egyébként, *hogy egész vasúti pályafutása alatt mindig ott vállalt vagy keresett magának feladatokat, ahol a legnagyobb szükség volt cselekvő tettekre.* Az ország felszabadulásának első napjaitól kezdve mindig ott tevékenykedett honállomásának — Nyíregyházának — választott testületeiben, nemegyszer azok élén, titkári poszton. *Emellett huszonöt esztendőn keresztül példamutatóan végezte vonatkísérői szolgálatát,* ami egymagában is tiszteletre méltó lenne. S ott volt a család is: *felesége, a három gyermekkel, akikből szintén derék embereket nevelt.*

Erzsike, a nagyobbik lánya tanárnő lett, *Újfehértón* tanít magyart és oroszt. *Sándor* fia az *Eötvös Loránd Tudományegyetem* ötödéves hallgatója, biológiai szakon. *Zoltán* pedig a mezőgazdasági technikum második osztályába jár. Méltán követik édesapjuk példáját, aki — ezernyi munkája közben — ugyancsak szüntelenül tanult. Megszerezte az összes vasúti szakvizsgát, érettségizett a közgazdasági technikumban, három évet töltött azután az esti egyetem padjaiban, majd újabb négy esztendő következett az államvizsgák letételéig, a felsőfokú igazgatási és munkaügyi szakvizsgák megszerzésére is vállalkozott. Két évvel ezelőtt felkérték: *helyettesítené-e a területi bizottság egyik vezetőjét néhány hónapig? Azóta naponta Debrecenbe jár Nyíregyházáról,* mert tavaly, a helyettesítési időszak letelte után, a kulturális, agitációs, propaganda- és sportbizottság vezetője lett.

Rangját tekintve: *MÁV főügyelő.* De járjon bárhol, egykori munkatársai, kollégái, amikor ráköszönnek, a *régi barátot,* elvtársat tisztelik személyében. Meg is marad, meg is akar maradni örökre közéjük tartozónak. Amit vállal, mind értük és velük együtt teszi.

Kitüntetéséről a tőle megszokott szerénységgel beszél.

— *Az árvíz szomorú eseményein szerencsére túl vagyunk* — mondja. — *Ami a Szamosközben történt, hiven megírták a lapok . . .*

Nem mesél izgalmas történeteket, csupán annyit tudunk meg tőle, hogy május 15-én, amikor rátört a víz a falvakra, *aznap már ő is ott volt.* Külön paranccsal hívták be a mentésben és a mentesítésben részt vevő polgári védelmi alakulathoz. *Negyvenöt elárasztott községben látta el feladatát az az egység, amelynek ő volt a párttitkára a szörnyű napok idején.*

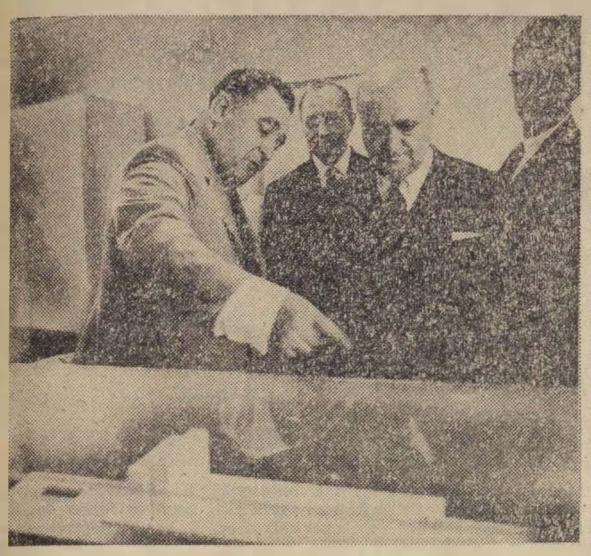
— Ott is szolgáltak melletem régtől fogva ismert vasutasok, akikben nem kellett csalódni — jegyzi meg. — *Bólya Sándor,* a nyíregyházi műszaki kocsiszolgálat villanyszerelője, *Kocsor Dezső,* a záhonyi pályafenntartási főnökség dolgozója, és még sokan mások tartoztak alakulatunkba, akik mind kivették részüket a megmaradt ingóságok összeszedéséből, az állati tetemek eltakarításából, a lakosság ivóvízzel való ellátásából és minden reánk háruló feladatból. Sok áldozatot takar a mellükre tűzött *Árvízvédelmi emlékérem . . .*

A napokban ehhez kapta meg Orbán Sándor újabb kormánykitüntetését, a *Kiváló szolgálatért* érdemérmet.

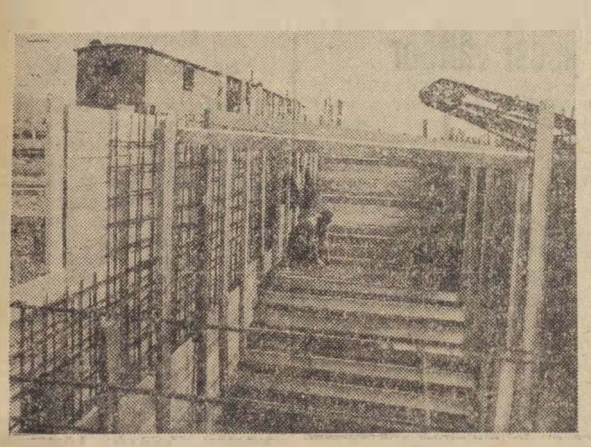
Kovács József

Dr. Csanádi György Balatonfüreden

A Balaton északi partján a vasút rekonstrukciója során átépítik Balatonfüred vasútállomását is. A vágánycserék már befejeződtek, s most kezdték el az új állomásépület alapozását. Dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter, Rödönyi Károly miniszterhelyettes, a MAV vezérigazgatójának társaságában a közelmúltban megtekintette az építkezést.



Szabó Béla, a szombathelyi igazgatóság vezetője az állomás makettjét mutatja dr. Csanádi Györgynek.



Épül az állomás aluljáró rendszere.
(MTI Foto Kovács Sándor felvételei)

A kollektiva érdeme

Az idegenforgalmi nevezetességeiről és tüzes boráról híres *Badacsonyt*, mint a Balaton északi partjának egyik legszebb vidékét, a nyári üdülési idényben sokan felkeresik. Aki még nem járt ott, el sem tudja képzelni, hogy naponta mennyi utas fordul meg az állomáson. Bizony egy cseppet sem irigylésre méltó az ott dolgozó vasutasok élete. *Tóth Gyula* állomásvezető például kora reggeltől késő estig talpon van. Ha letelik a napi kötelező szolgálati ideje, mindig ott marad segíteni a többieknek. Valamennyiüket az a cél vezérli, hogy a belföldi és külföldi utasokat menetjeggyel ellássák és az érdeklődőket jó szóval útbaigazítsák.

Nehéz munkájukat az idei nyári üdülési idényben is derekasan végezték, pedig a sok ittas ember miatt nem könnyű az állomáson a rendet fenntartani, balesetmentesen dolgozni. Hogy ez mégis sikerült, az a lelkiismeretesen dolgozó, jól összekovácsolódott kis kollektiva érdeme.

Bognár Károly
Tapolca

Értékes társadalmi munka

Berkesi József nyugdíjas lakatos csaknem 40 évet töltött a vasút szolgálatában. Felesége szintén a MÁV-tól ment nyugdíjba. Augusztus 15-én és 16-án nagy öröm érte a szerény jövedelmű idős házaspárt. Isaszegi házuk meglehetősen rossz állapotban levő tetőzetét teljes egészében kicserélték a Házkezelési Főnökség *„Baross Gábor"* szocialista brigádjának tagjai.

Kőszegi József, Dinnyés József, Laza László, Kiss András, Homoki Mihály és Pipa Béla majdnem 4000 forint értékű társadalmi munkájának köszönhető, hogy Berkesiék nyugodtan várhatják az őszi esőzéseket s majd a jövő tavaszi olvadást, nem kell már attól tartaniuk, hogy otthonuk beázik.

Zs.

JOBB ANYAGELLÁTÁST

Alkatrészhiány miatt akadozik a villamos- és Diesel-mozdonyok javítása

NEM ÚJDONSÁG, amiről most szólunk, sőt talán néha már közhelynek is tűnik, hiszen az anyagellátás, az alkatrészhiány már minden oldalról megírt téma. Azért talán mégsem lesz érdektelen egy keveset ennél a témánál időzni.

Közismert, hogy — különösen az elmúlt időszakban — *akadozott a villamos- és Diesel-mozdonyjavítás, nőtt a javítások átfutási ideje, nem egyszer a járműjavítóból kikerült mozdony ismételt javítása vált szükségessé.* Nem beszélve azokról a gépekről, amelyek alkatrészhiány miatt hetekig a javító vágányon állnak. Egyszóval a vasútüzem munkájában komoly nehézséget jelentett — s jelent ma is — a járműjavítók nem megfelelő munkája.

Ez év augusztus 7-i ülésén *a szakszervezet elnöksége is foglalkozott a járműjavítók helyzetével.* Ott is sok szó esett az anyagellátás elégtelenségéről, pontosabban az alkatrészhiányról. Érthető, hiszen javítani, valamit pótolni csak valamivel, a járművek esetében csak alkatrésszel lehet. *Ha nincs alkatrész, nem lehet javítani!*

Sokszor filléres apróságok miatt — de mert azok nélkülözhetetlenek — *milliós értékű gépek állnak.* S ha hozzávesszük azt, hogy egy-egy ilyen „apróság" miatt mennyi üzemóra esik ki, akkor milliós nagyságrendű a bevétel kiesése is. A vasút, de úgy hiszszük az országban egyetlen üzem vagy vállalat sem engedheti meg magának ezt a luxust, ezt a fényűzést. Sürgős megoldást kell keresni arra: *miként lehetne egyszerűbbé és gyorsabbá tenni az alkatrészellátást, hogyan lehetne csökkenteni a javítások átfutási idejét, hogyan lehetne változtatni az eddigi gyakorlaton, az anyagellátás eddigi mechanizmusán, az alkatrészellátás bürokratikus szövevényén.* Mert sajnos, bürokratikus és nehézkes a jelenlegi rendszer. Erről egyébként meggyőzött bennünket az a beszélgetés is, amelyet az *Északi járműjavító* vezetőivel, szakembereivel folytattunk. Kivétel nélkül arra panaszkodtak, hogy minden alkatrészt csak a szolgálati út betartásával, hosszú és sokszor fárasztó levelezgetéssel igényelhetnek.

Itt van velünk szemben a *Ganz Kapcsoló* — mondták —, az egész üzem akkora, mint nekünk egy osztályunk, mégis teljesen önálló anyagbeszerzésük van. Sőt, nem egy nagy céggel — magyar vállattal — anyagilag is társulnak csak azért, hogy a szükséges alkatrész vagy anyag számukra biztosítva legyen. *Vagyis a gazdasági mechanizmus adta lehetőséget úgy és olyan formában kamatoztatják, hogy az előnyös a vállalatnak, s előnyös a népgazdaságnak is.*

TÉVEDÉS NE ESSÉK, nem azt akarjuk, hogy az Északi járműjavító, vagy akár más bázisjavító függetlenítse magát a vasúttól, az *Anyaggazdálkodási és Ellátási Igazgatóságtól.* Erről szó sincs. Jól tudjuk, hogy sok olyan anyagot használnak fel, amit gazdaságosabb és ésszerűbb is egy szervnek bonyolítani. *De azt már nem értjük, hogy az üzletekben is kapható, úgynevezett filléres alkatrészeket miért nem vásárolhatnák meg az üzemek.* Hiszen elsősorban ők tudják, hogy mire van szükségük.

Ha a járműjavító üzemek az éves, féléves, vagy negyedéves megrendeléseket feladják, *a továbbiakban már nem szólhatnak bele az esetleges határidő-módosításba,* a választékba, mert helyettük más intézi azt. Pedig ott az üzemben tudják leginkább, hogy mi a legsürgősebb, mi a nélkülözhetetlen. *Csak az Északi járműjavító havonta 15 millió forint értékű alkatrészt rendel az Anyaggazdálkodási és Ellátási Igazgatóságtól,* illetve rajtuk keresztül — mert ez a szabály —, s mindössze 100 ezer forint értékben vásárolhatnak önállóan. (Erre is csak a közelmúltban kaptak engedélyt.) Tehát hiába tudna az Északi járműjavító üzleti kapcsolatai révén havonta akár 3—4 millió forint értékben azonnal alkatrészt vásárolni — mert ilyenre is volt lehetőség, s a jövőben is lenne — a fennálló rendelkezések szerint ilyen összeg erejéig nem vásárolhat, csak rendelhet. A rendelés viszont sokszor hetekig-hónapokig járja az íróasztalokat, míg végül az alkatrész helyett egy levél jön: *az igényelt alkatrészt a gyár csak ekkor és ekkor tudja szállítani.* Arról azonban már nem szól a szükszavú közlemény, ha ezt nem tudják szállítani, akkor ehhez hasonlót esetleg tudnának-e, de arról sem, hogy mit csináljanak akor a járműjavító szakemberei, akik kénytelenek tudomásul venni az ilyen és ehhez hasonló eseteket.

HELYES ÉS KELL a bizonylati fegyelem, *szükséges központosítani, egy kézben tartani az anyagellátást, de csak addig, amíg az ésszerű és gazdaságos.* Ha valami rossz és elavult, azt meg kell szüntetni. Nem szabad görcsösen ragaszkodni olyan szemlélethez, olyan rendszerhez, amiből jóval több kár származik, mint haszon. *Ideje volna már felülemelkedni az elavult nézeteken, az „én asztalom" politikán,* mert ez a régi szemlélet ma már gátolja, nehezíti a munkát.

Szerényi József

Rakodnának, ha lenne kocsi

A *miskolci vasútigazgatóság* területén a nyári hónapokban naponta közel 1000 kocsi maradt kirakatlan. Ennek csaknem 80 százaléka *Berente* és *Miskolc repülőtér* állomásokat, valamint *a Sajókeresztúr* mellett lévő BÉM vállalatot terheli. Berentén az üres kocsik hiánya okozza a legtöbb gondot. Ha nincs üres kocsi, nem tudják hová úríteni a rakott vagonokat. Miskolc repülőterén pedig kevés a hely, s ha egyszerre nagymennyiségű ércszállítmány érkezik, a rendelkezésre álló rakodó berendezéssel nem tudják hová kirakni. A BÉM vállalatnál a gyakori műszaki hiba, szalag- és kötélszakadás, buktató és motorhiba gátolja a folyamatos munkát. A felsorolt nehézségeket helyben képtelenek megoldani. *Ahhoz, hogy ezeken az állomásokon is meggyorsuljon a kocsiforduló, a felsőbb szerveknek kell több segítséget nyújtani.*

Ugiyai Sándor

Soron kívüli kiszolgálás

Sajószentpéter a kongresszusi versenyben

Nyolc kocsival járt ki *Sajószentpéter* állomásról az M 44-es tartalék a *Könnyűbeton- és Szigetelőanyaggyár* iparvágánya felé. A mozdony erőteljesen berregő motorjának nem okozott nehézséget a rövid szerelvény vontatása.

Várhelyi Géza állomásfőnök a forgalmi iroda ajtajából figyelte a menetet és az órájára pillantott:

— *Grafikonunk szerint csak 18 órakor kellett volna kivinnünk a gyárba ezeket a kocsikat* — mondta. — *Hiszen csak alig fél órája érkeztek. Még csak 15 óra van, de kiszolgáló menetünk már elindult — soron kívül.*

Meggyorsult a rakodás

A kiszolgálás hivatalos idejére az áru nagy részét már ki is rakhatják a gyárban.

— Remélhetőleg ez így is lesz, mert a *Gazdasági Bizottság* határozata nyomán nálunk is jelentősen meggyorsult a rakodás — jegyezte meg az állomásfőnök.

— Melyik rakodóhelyen tapasztalják a legtöbb javulást?

— *Itt a szomszédban* — mutatott az állomás vágányain túl emelkedő hatalmas gyárkémény felé — *az üveggyárban.* Az üveggyár azelőtt a 6 órakor átvett kocsikat 14—16 órakor adta ki. Most már sokkal gyorsabban rakodnak. 11—12 órakor megkapjuk tőlük a feladási kocsikat.

Sajószentpéter állomás dolgozói nemcsak szállíttató partnereiktől várják a fokozott igyekezetet. *Maguk is mindent megtesznek a kocsiforduló-idő csökkentéséért.* Állomásunkon a feladási egységidő 3,8 óra, de az eddig elért átlagos eredményük 2,5 óra. Olyankor mégis torlódik itt az elegy, ha a miskolci rendezőn „dugulás" adódik.Az első félévben még így is *102 százalékra teljesítették a kocsitartózkodás 94,5 százalékos műszaki normáját.*

Az állomási munkában különösen kitűnik a „Vihar" szocialista brigád. (A brigádot *Szegő Gyula* forgalmi szolgálattevő vezeti, tolatásvezetője *Széll Lajos.* Egyébként Széll neve után választotta a brigád a jól hangzó nevét.) Az idén nyerték el az ezüstkoszorús jelvényt. Nekik nagy részük van abban, hogy a múlt hónapban 102,6 százalékra teljesítette az állomás kocsikihasználási tervét. A tervezett 27 ezer tonna áru helyett pedig 33 400 tonna árut szállítottak el.

Havonta 3—4 ezer kocsi

— *Számítok rá, hogy az év végéig jelentősen túlteljesíthetjük a 350 ezer tonnás szállítási tervünket* — mondta Várhelyi Géza. S ha ő mondja, biztosan úgy is lesz. Decemberben lesz 40 éve, hogy a tapasztalt vasutas eljegyezte magát hivatásával. *Az utóbbi 18 esztendőt Sajószentpéteren töltötte.* Jól ismeri a helyi adottságokat. A környező üzemekben mindenütt jóbarátként fogadják.

— Az itteni ipar fejlődését hűen tükrözi a mi megnövekedett forgalmunk. *Az első években, amikor ide kerültem, naponta 8—10 kocsit raktak meg az üveggyárban, most pedig már napi 45—50 kocsi az igényük,* amit igyekszünk ki is elégíteni. Legnagyobb szállíttató partnerek közé tartozik a *Borsodi Vegyikombinát* PVC-gyára is. A megnövekedett forgalom következménye, hogy havonta 3—4 ezer kocsi fordul meg Sajószentpéteren — folytatta Várhelyi Géza. — Van tehát dolgunk bőségesen...

Igyekeznek is eleget tenni minden feladatuknak az állomás dolgozói, akik *a múlt évben jól berendezett melegedőt kaptak, ahol étkező, öltöző és gázbojleros fürdő áll a rendelkezésükre.* Most az állomás villamosítását várják. Remélik, hogy a villamosítással egyidejűleg új felvételi épületet is kapnak a régi, nagyon elavult állomásépület helyett.

L. J.

Kevés a szolgálati kocsi

A tehervonati vonatkísérők között gyakran emlegetett probléma a szolgálati kocsik hiánya. Nem új dolog, sokan szóvá tették már az elmúlt években. Ennek ellenére én is szóvá teszem, mert ott tartunk, hogy a tolatós tehervonatokhoz sem jut szolgálati kocsi.

Szolnok állomáson 17 vonali tolatós csapat dolgozik, összesen 51 fővel. Naponta *Rákosrendező* vagy *Újszász—Rákos* felé két páros és két páratlan tolatós tehervonat közlekedik. A *Szolnok—Cegléd—Budapest* vonalon M 40, vagy M 44-es Diesel-mozdonyok továbbítják a vonatokat. Ezeken a gépeken csak egy vezetőállás van és az is kicsi. *A szolgálati kocsi hiányát ez esetben a „jól bevált rossz módszerrel" — utazzon a vonatvezető a gépen — nem nagyon lehet megoldani.* Függetlenül attól, hogy nem férünk el, még zavarjuk is a motorvezető munkáját. A szolnoki járműjavítótól kértük egy kályhás szolgálati kocsi megjavítását. Nem vállalták, mert nincs rá „keret".

Rákosra és onnan közlekedő tolatós vonatokhoz egyszeregyszer személykocsit adnak, de csak egy útra, mert a forduló állomáson legtöbbször elveszik mondván: *tehervonathoz nem jár személykocsi.*

Ez év augusztus 11-én az 5599 sz. vonathoz Szolnok állomás egy üres „G" kocsit adott. Odapakoltak be a dolgozók és abban állták végig a közel egynapos utat.

Jól tudjuk, hogy kevés a szolgálati kocsi, de legalább a kezelő tehervonatokhoz, — melyek sok és nagy munkát végeznek a hoszú úton — jó lenne az ember és a munka érdekében szolgálati kocsikat biztosítani.

Horti József
vonatvezető

Versenyben a veszprémvarsányiak

Veszprémvarsány állomás dolgozói az MSZMP X. kongresszusa tiszteletére külön vállalást tettek, amelyben a kocsitartózkodási időt 92 százalékról 100 százalékra, a kocsikihasználást 99,5 százalékról 102,5 százalékra, az anyagtakarékosságot pedig 0,5-ről 1 százalékra kívánják teljesíteni. Ez évre 214 társadalmi munkaórát vállaltak, amelyből az első félévben már 140 órát elvégeztek.

Az első félévben már 14 229 kocsi fordult meg az állomáson. Nagyban segítette a munkájukat a közelmúltban felszerelt kulcsazonosító biztosítóberendezés is.

Hoffmann József
Veszprémvarsány

Gyorsabb kocsiforduló — több kocsi

A *szegedi vasútigazgatóság* 1970 első félévében 4 millió 37 ezer tonna árut szállított, 21 százalékkal többet, mint az előző év hasonló időszakában. Ez a teljesítmény is segítette azt, hogy az igazgatóságok között a második helyezést érték el, annak ellenére, hogy az árvíz nehezítette a vasút munkáját.

Nagy szükség volt a *Gazdasági Bizottság* határozatára. Annál is inkább, mivel a kocsiálláspénz — az első félévben *13 millió 775 ezer forint kocsiálláspénzt* számított fel és szedett be a késedelmes rakodások miatt a vasút —, nem oldja meg problémáinkat. A vasútnak kocsira van szüksége. A szegedi vasútigazgatóságnak ez év harmadik negyedévében egymillió 640 ezer, az utolsó negyedévben egymillió 930 ezer tonna áru elszállítását tervezi, *melyhez 221 800 kocsira lesz szükség.*

A forgalmi és kereskedelmi szolgálat, valamint a fuvarozó felek jó kapcsolata és együttműködése hozhat csak jó eredményt.

Szíládi Sándor
Szeged

Rakodási rekord

Miskolc-Tiszai pályaudvaron a rakodási részleg dolgozói az elmúlt félévben 11 557 kocsit raktak ki, vagy raktak át, illetve végeztek rakományigazítást. Gondot fordítottak a gazdaságosságra is, amit az is bizonyít, hogy tiszta bevételük — levonva a rakodási részleg és a központi áruirányító bérét és egyéb ráfordításokat — 3 millió 267 168 forint volt.

Az eredményes és gazdasá-

gos munka elsősorban a *fizikai* dolgozók fegyelmezett munkájának köszönhető. De dícséret illeti *Szabó Jenő* főintézőt is, aki helyes munkaszervezéssel csökkentette a meddő időt. A rakodási részleg jó kapcsolatot tart fenn a gócponti és központi áruirányítókkal, akik sok segítséget nyújtottak és nyújtanak munkájukhoz.

Bakó János
Miskolc

Hogyan kell elszámolni az utazószemélyzet túlmunkáját?

A *MÁV Hivatalos Lap* ez évi 9. számában jelent meg az 103 594/1970. 1. D. sz. utasítás, melyben foglaltak szerint *1970. március 1-től kezdődően az utazószemélyzet részére a teljesített túlmunkáért pótlék nélküli túlóradíjat kell fizetni, az addigi szolgálati óraátalány helyett.* Az utasításban foglaltak végrehajtása során felmerül az a kérdés, hogy a hónap folyamán teljesített órák, illetve a túlórák számának megállapításánál a munkaszüneti napon és a heti pihenőnapon teljesített órákat miként kell figyelembe venni, továbbá a munkaszüneti nap címén kell-e órákat és mennyit hozzáadni — munkateljesítés nélkül is — a havi munkában töltött órákhoz.

Egyenlőtlen havi munkaidőkeret

Amíg az utazószemélyzet túlmunkájának ellenértéke a kilométerpénz progresszivitásában jutott kifejezésre, addig a felvetett kérdés problémaként nem jelentkezett. Jelenleg azonban az utazók a hivatkozott utasítás rendelkezése alapján *a túlmunkáért alapbérük 210-ed részével számított túlóradíjazásban részesülnek,* tehát a dolgozók anyagi érdeke is megkívánja a túlórák számának szabályszerű megállapítását.

A felvetett kérdéssel kapcsolatos rendelkezést a *Munka Törvénykönyve* (Mt) 41. §. (2) bekezdése tartalmazza, mely kimondja, hogy *a dolgozónak a munkaszüneti napra munkavégzés nélkül jár az átlagkeresete.* Ezt a munkavégzés nélkül járó átlagkeresetet nevezzük a munkaszüneti nap díjazásának. Ugyancsak kimondja a jogszabály, hogy *a havibéres dolgozó havibére a munkaszüneti napra eső alapbért magában foglalja.*

A munkaszüneti nap díjazása címén járó átlagkereset kiszámításánál ezért *a havibéres dolgozók alapbérét figyelmen kívül kell hagyni,* s csak az egyéb címen járó díjazást (órapénz, éjszakai pótlék, túlóradíj stb.) kell számításba venni.

Felmerül ezzel kapcsolatban az a kérdés, *hogy a munkaszüneti nap díjazása címén járó átlagkeresetet hány órára kell számítani.* Az utazószemélyzet kötelező munkaideje napi 8 óra. A kollektív szerződés lehetőséget ad arra, hogy az utazók havi munkaidőkeretét egyenlőtlenül állapítsák meg, azonban ebben az esetben is *be kell tartani azt a szabályt, hogy az éves munkaidőkeret nem haladhatja meg a munkanapoknak 8 órával való szorzatát. A havi munkaidőkeret felső határa 230 óra.* Például augusztusban 26 munkanap volt, ha a havi munkaidőkeret 230 óra, akkor az egy napra eső órák száma: *8,8, ha pedig a munkaidőkeret 200, akkor az egy napra eső órák száma: 7,9.*

Azáltal, hogy elszámoltuk az egy napra járó változó illetmény átlagát, a munkaszüneti nap díjazásával kapcsolatos teendőinknek még maradéktalanul nem tettünk eleget. *Az egy napra eső órák számát ugyanis hozzá kell adni a hónap folyamán munkában töltött órák számához,* mert csak így tudjuk megállapítani helyesen a túlórák számát. Ennek magyarázatul szolgál a következő példa.

Célszerű eljárás

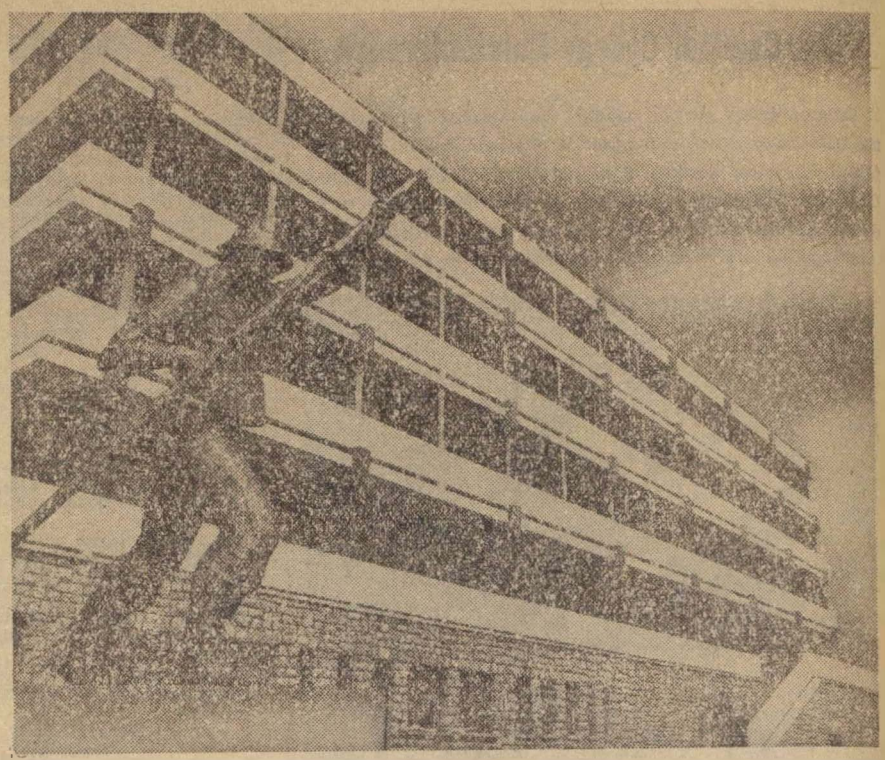
Augusztusban egyik helyen a munkaidőkeretet 208 órában állapították meg (26 x 8 = 208, mert a munkaszüneti napot is munkanapként kell számítani a munkaidőkeret megállapításánál). Egyik utazó 220 órát teljesített, s a munkaszüneti napon nem dolgozott. Ha az órák számát (220-at) a kötelező órákhoz (208-hoz) viszonyítjuk, 12 túlórát kapunk. *Az eredmény nyilván helytelen, mert ténylegesen 20 túlórát teljesített.* A helyes eredmény elérhető volna úgy is, hogy a kötelező órák számának megállapításánál a munkaszüneti napokat figyelmen kívül hagyjuk, de ezt az eljárást nem tartjuk jónak, mert akkor a munkaszüneti nap elszámolása a havi kereset elszámolásából nem tűnik ki. *Célszerűbb az az eljárás, hogy a havi keret megállapításánál a munkaszüneti napokat figyelembe vesszük,* de ebből logikusan következik az is, hogy a túlórák számának megállapításánál a munkaszüneti napra eső órákat — a példa szerinti esetben 8 órát — is figyelembe vesszük. Vagyis 8 órát hozzáadunk a munkában töltött 220 órához = 228, és ezt viszonyítjuk a kötelező 208 órához. Eredmény = *20 túlóra.*

Ha az utazószolgálatot teljesítő dolgozó munkaszüneti napon munkát végez, *a munkában töltött időre járó bért pótlék nélkül kell elszámolni.* A munkavégzés idejére járó béren felül megilleti az előzőekben ismertetett és munka nélkül is járó munkaszüneti nap díjazása. Egyes helyeken azért követnek el hibát, mert ezt a kétféle díjazást nem különböztetik meg egymástól. *Több helyen olyan hiba is előfordult, hogy a munkaszüneti napon munkában töltött időre az alapbért kétszeresen számolták el.* Egyszer elszámolták a túlórák között, és azon felül külön rovatban is.

Röviden nézzük meg, mit kell tudni a heti pihenőnapon végzett munka elszámolásáról.

A heti pihenőnap elszámolása

A heti pihenőnapon végzett munkáért 100 százalékos pótlékkal felemelt díjazás jár. A dolgozó alapbére a heti pihenőnapra eső alapbért nem foglalja magában, ezért, ha a dolgozó heti pihenőnapon munkát végez, és nem kap helyette másik pihenőnapot, akkor *a munkában töltött időre az alapbérét is kétszeresen kell elszámolni.* Az elszámolásnál több helyen hibát követnek el, mert a heti pihenőnapon teljesített órákat elszámolják a túlórák között, s azon felül külön rovatban még kétszeresen, vagyis összesen háromszorosan. Ugyanez a hiba előfordul a változó illetmény elszámolásánál is, mert egyszer elszámolják a felmerülés napján az utazási naplóban, illetve az egyéni számlán, s azon felül még kétszeresen a hónap végén külön rovatban.



Elkészült a Vasutasok Jótékonysági Biztosító Egyesületének balatonfüredi üdülője, amelyet augusztus 26-án, dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter, Bondor József építésügyi és városfejlesztési miniszter, Rödönyi Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, valamint Szilágyi Lajos építésügyi és városfejlesztési miniszterhelyettes jelenlétében avattak fel. (MTI Foto Kovács Sándor felvétele)

Alváltás miatt forgalmi zavar a Keleti pályaudvaron

Szeptember 7-én, hétfőn reggel a Keleti pályaudvaron, az állomási technológiának megfelelően akarták elvégezni az érkezett 307 sz. gyorsvonat üres szerelvényének kitolását a „C" vágányról. Ekkor azonban a toronyban szolgálatot teljesítő *Lóczi Sándor* felvigyázó, az I. sz. állítóközpont belső váltókezelője *tévedésből a 14. sz. váltó helyett a tolatásban lévő vonat alatt a 12. sz. központi állítású váltót állította át. Az alváltás miatt a mozdony elé másodiknak besorozott Ba kocsi két tengellyel kisiklott és megrongálódott. A mozdony elé elsőnek besorozott Aa kocsi négy tengellyel kisiklott.* A kisiklott kocsik megdöntötték a 23. sz. váltó előtt lévő felsővezetéktartó oszlopot, a felsővezeték az úrszerelvénybe került, megrongálódott, és a forgalmat mindkét irányban elzárta.

Ez az eset annak az iskolapéldája, hogyan lesz egy pillanatnyi figyelmetlenségből, kapkodásból közveszélyt keltő esemény. *Személyi sérülés nem történt.*

Aznap a Keleti pályaudvar egész vonatforgalma súlyos késéseket szenvedett. A vonatok egy része *Bp. Józsefvárosba* érkezett és onnan indult, a nemzetközi vonatokat a Keleti csak nagy nehézségek árán tudta fogadni és indítani. *Bp. Ferencváros* irányába minden összeköttetés megszakadt, csak *Kőbánya-felső* felé a balvágányon bonyolódhatott a forgalom.

A kocsik beemeléséhez a darut Ercsiből kellett a Keletibe irányítani, a daru délelőtt 11 óra tájban kezdhette meg a munkát. Ezután a pályamunkások és a felsővezeték szerelők vették át a terepet és *délután 17 óra után a vonatforgalom előfogattal megindulhatott.* A villamosmozdonyok elé Diesel-, vagy gőzmozdonyokat kapcsoltak, mert a felsővezetéket csak éjfél után helyezték újra feszültség alá.

Dícséret illeti a budapesti igazgatóság tervszerű, összehangolt intézkedéseit, mellyel a bonyolult forgalmi helyzetet megoldották.

b. i.

Mások mulasztását hozta helyre egy pécsi váltóőr

Augusztus 28-án *Pécs külváros* állomáson súlyos baleset történhetett volna, ha *Kövesdi János* felvigyázó, az I. számú szolgálati hely vezető váltóőre meg nem akadályozza a készülő balesetet.

Délután 17 óra 51 perckor menesztés nélkül áthaladt Pécs külváros állomáson a 6491/a számú tolatós tehervonat. *A vonat meghaladta Pécs állomás „megállj" állásban lévő bejárati jelzőjét* és a II. sz. vágányon a bejárati oldal biztonsági határjelzőjénél állt meg.

Hogyan sikerült Kövesdi Jánosnak elhárítani a súlyosnak igérkező balesetet? A Pécs külváros állomás létszámába tartozó vezetőváltóőr a kérdéses időben szolgálati helye előtt tartózkodott, amikor észrevette az előjelzőhöz a szokottnál nagyobb sebességgel közeledő vonatot. Ismerte a pálya lejtviszonyait, tudta, hogyha a vonat fékezhetetlen, csak lélekjelenléttel mentheti meg a helyzetet. *Telefonon azonnal értesítette a forgalmi szolgálattevőt és a II. sz. váltóőrhelyet.* Ennek nyomán arra is jutott idő, hogy két forgalmas útátjárónál lezárják a sorompót.

Kövesdi János nem vitt végbe hőstettet, *csak úgy cselekedett, ahogy lelkiismerte és a vasutas becsület előírta.* A pécsi vasútigazgatóság vezetője az éber vasutast négyezer forint jutalomban részesítette.

A történteket eddig egyszerű újsághírben is összefoglalhatnánk, de számunkra többet mond, ha a balesetveszélyes helyzet okait elemezzük. *A mulasztást Pécs felső állomáson követték el.* A *Vasas—Hirdről* hozott kocsikat rátolták a Pécsvárad állomásról előrehozott és helyben fölvett kocsikra, a légféktömlőket azonban nem kapcsolták össze. *Mivel nem tartottak fékpróbát, nem vették észre, hogy a vonat második fele nincsen a légfékezésbe bekapcsolva.* A vizsgálat megállapította, hogy 122 tonna fékezendő súly helyett mindössze 62 tonna volt a ténylegesen fékezett tengelyekre eső súly. A mozdonyvezető *Pécs—Gyárváros megálló-rakodóhely* után kezdett először fékezni, ekkorra azonban 50 km/óra volt a vonat sebessége, és ilyen sebesség mellett a vonat fékezetlensége miatt megállásról szó sem lehetett. Vészsípjelzésre próbálták a vonat sebességét kézifékezéssel csökkenteni, de ez sem vezetett eredményre.

Régi szabály a vasútnál, hogy baleset akkor következik be, ha rendszerint egyszerre többen végzik figyelmetlenül, utasításellenesen munkájukat. Egy ember azonban a legsúlyosabbnak igérkező balesetet is megakadályozhatja, — ezt bizonyítja *Kövesdi János* példája.

(bermann)

Nagy sikere volt Békéscsabán a mozgó munkavédelmi kiállításnak

Augusztus végén Szegedről *Békéscsabára* érkezett a vasutas-szakszervezet és a Vasúti Főosztály mozgó munkavédelmi kiállítása. Szeptember 1-én délelőtt már az állomás előtti vágányon volt a két kocsi.

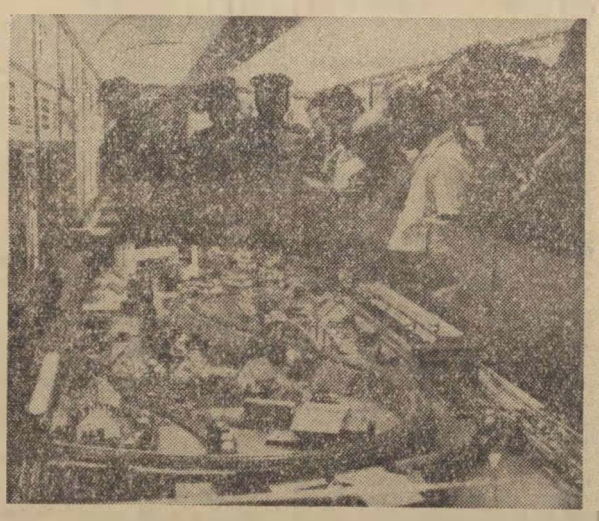
A balesetek megelőzését, az utasításszerű szolgálat ellátását segíti elő a mozgó munkavédelmi kiállítás. Éppen ezért szükséges közkinccsé tenni mindazt, amit a kiállításon láthatnak az érdeklődők.

A hatvanszemélyes moziteremben több filmet vetítettek. Különösen tanulságos volt *A szocialista vasútért* című színes film, amely a vasúti közlekedés két és fél évtizedes fejlődését mutatta be. A film jól érzékeltette, hogy 25 év alatt milyen nagy utat tett meg a vasúti közlekedés. A *Rágalom* című film egy tragikusan végződött tolatásról készült, s azt mutatta be, hogy a munkavédelmi előírások megszegése milyen súlyos következményekkel jár.

A mozgó kiállításon bemutatott eszközök, berendezések nemcsak a nehéz fizikai munkát könnyítik meg, hanem egyúttal a biztonságot is növelik. Ügyes készülék a kábeldobforgató, mivel lehetővé teszi, hogy a korábbi 8—10 munkás helyett mindössze egy ember is letekercselheti a kábelt a dobról. Sok kép mutatja be a vasúti közlekedés fejlődését, valamint azt, hogy a könnyelmű szolgálat milyen súlyos balesetekhez vezethet.

Csete Bálint műszaki főellenőr, a mozgó kiállítás vezetője elmondta, hogy három év alatt 65 ezren tekintették meg a kiállítást az országban.

P. P.



Sok nézője van a kiállításon a biztosítóberendezéssel működő pályának. (Veress Erzsébet felvétele)

Rosszak az automaták

Békéscsabán nap mint nap kiabálás, gyermeksírás teszi hangossá az állomás várócsarnokát. A szörpöt, a kávét és szendvicset árusító automaták körül rendszerint nagy a tolongás. Mostanában gyakran előfordul, hogy a bedobott pénz ellenében nem ad árut az automata és a pénzt sem adja vissza. A felnőttek boszszankodnak, a gyerekek pedig sírnak a 2 forint után.

Miért az önkiszolgáló automata, ha nem jó? — kérdezik az utasok. A kérdés jogos. Az *Utasellátónak* a vidéki állomásokon is nagyobb gondot kellene fordítani üzemeltetésükre.

Boldizsár Gyula

Ifjúsági takarékbetét prémiummal és különkölcsönökkel

Az MSZMP Központi Bizottsága és a Minisztertanács a közelmúltban foglalkozott az ifjúság helyzetével, problémáival. Az *Országos Takarékpénztár* a téma időszerűségéhez kapcsolódva, valamint figyelembe véve a KISZ és a fiatalok részéről felmerült igényeket, — új takarékoskodási formát vezet be: *az ifjúsági takarékbetétet.* Az új takarékbetét a 14—26 éves korú fiatalok önálló életre való felkészítését, pályakezdésük megkönnyítését segíti.

A takarékossági megállapodás értelmében a fiatal vállalja, *hogy öt éven át havonta 100, 200, 300, vagy 400 forintot helyez el takarékbetétként.* Az ötéves takarékossági időtartam lejártakor a megtakarított összeget a jelenleg érvényben levő legmagasabb, vagyis ötszázalékos *kamattal, valamint egyszázalékos prémiummal növelve kapja kézhez a betétes.* Tehát havi 100 forint megtakarítása esetén az összegyűjtött 6000 forint után — kamat és prémiumként — *további 1000 forint* (összesen 7000 forint) kerül kifizetésre. Havi 400 forint betételhelyezésnél kamattal és prémiummal együtt 28 000 forintot fizet vissza az OTP. A feltételek módot adnak arra, hogy a betétet jövedelmük emelkedése alapján magasabb összegre — legfeljebb havi 400 forintra — emeljék a fiatalok.

Mindazok, akik öt esztendőn át a megállapodás szerint takarékoskodnak és az OTP-től lakásépítés, illetve állami szervtől (tanács, OTP stb.) lakásvásárlás céljára kölcsönt kapnak, *az ifjúsági takarékbetét alapján még külön kölcsönt is igényelhetnek.* A különkölcsönt a Takarékpénztár a lakásépítésre, lakásvásárlásra engedélyezett kölcsön lejártával azonos időtartamra, tehát hosszú lejáratra folyósítja.

A kölcsön összege a havi betételhelyezéstől függően 7000, 14 000, 18 000, illetve legfeljebb 22 000 forint lehet. Tehát havi 100 forintos betét esetén az OTP *7000 forint* különkölcsönt nyújt, 400 forintos betétrészletnél legfeljebb *22 000 forint* különkölcsön igényelhető.

Az ifjúsági takarékbetétre vonatkozó megállapodásokat szeptember 1-től lehet megkötni az OTP-fiókokban, amelyek a betéttel kapcsolatos mindennemű kérdésre készséggel adnak felvilágosítást.

Mivel foglalkozik a MÁVTRANS?

A gazdaságirányítás új rendszerének bevezetése óta a MÁV-nál is jelentős erőfeszítések történtek a kereskedelmi szemlélet megvalósítása érdekében. Ilyen az a törekvés is, amely a fuvaroztatók részére komplett szolgáltatást ajánl és ennek megfelelő tevékenységet fejt ki: a *MÁV nemcsak fuvarozó, hanem szállítmányozó is kíván lenni.*

A szállítmányozói tevékenység a fuvaroztatók érdekeinek fokozottabb előtérbe helyezésének megvalósítása tükröződik abban, hogy *bővült a MÁV Szállítmányozási Főnökség hatásköre, a főnökség szót az iroda váltotta fel.* Ebben az esetben nem egyszerű névváltozásról van szó, hanem uj feladatok elvégzéséről, amelyek közül néhány ismertetése feltétlenül indokolt.

Tranzitküldemények újrafeladása

A korábban monopóliumot élvező MASPED mellett a MÁV is felhatalmazást kapott a külkereskedelmi miniszbertől arra, hogy a vonalainkat átmenetben érintő küldeményeket reexpedícióval is továbbíthasson.

Az újrafeladási és az ezzel együtt járó szállítmányozási jognak a MÁV részére történt biztosításával *lehetőség nyílt olyan új fuvarok megszerzésére, amelyek eddig más vasutak vonalain kerültek lebonyolításra.*

A reexpedíció gyakorlati végrehajtását a MÁVTRANS végzi. Az érintett küldemények az előírt útiránynak megfelelő határállomás MÁV-TRANS-Kirendeltség címére nyernek feladást, s az újrafeladási fuvarlevelek feladója a MÁVTRANS-Kirendeltség.

Transzkonténer-szolgálat

A fuvaroztatók részéről egyre szélesebb körben jelentkező szállítmányozási és fuvarozási igények fokozottabb kielégítése érdekében — mind a nemzetközi, mind a belföldi vasúti forgalomban — a *transzkonténer küldemények fel-, illetve leadásánál jelentkező feladatok elvégzésére a MÁV a MÁVTRANS keretében transzkonténer szolgálatot szervezett.*

A szolgálat feladata — a többi közlekedési ággal kooperálva — a transzkonténer-forgalommal kapcsolatos *kombinált, ezen belül elsősorban a vasúti fuvarozás szervezése és lebonyolítása.* Ezeket a feladatokat az alábbi forgalmak keretében bonyolítják le:

— Az Intercontainer Képviseleteként megszervezett *„Intercontainer-rezsimű"* forgalom;

— *„Intercontainer—Interfrigo közös rezsimű"* gépi hűtésű transzkonténer forgalom;

— *„MASPED—MÁVTRANS Megállapodás"* szerinti forgalom;

— *„Kirchner—MÁVTRANS Megállapodás"* szerinti forgalom;

— belföldi forgalom.

Általánosságban — minden forgalomra vonatkozóan — a MÁVTRANS megbízói részére *komplett szolgáltatást nyújt* a vasúti kocsimegrendeléstől a küldemény kiszolgáltatásáig beleértve esetleg a háztól-, illetve a házhozfuvarozást is.

Az INTERCONTAINER hazai képviselete

Az *Intercontainer Társaság,* amelynek a MÁV is alapító tagja, a transzkonténer forgalom nemzetközi szervezésével foglalkozik. Tevékenységét a tagvasutak országaiban hazai képviseleti szervein keresztül fejti ki. *Hazánkban az Intercontainer Társaság képviseletét a MÁVTRANS látja el.*

Az Intercontainer — a szolgáltatásait igénylő fuvaroztatók részére — árajánlatot tesz, amelynek elfogadása után eszközlik a megbízást a MÁV-TRANS részére. A küldemények feladója és átvevője minden esetben az Intercontainer. Ez a forgalom hazánkban *1969 március 18-án indult meg két darab transzkonténer budaörsi feladásával.* A fejlődés bíztató a jövőt illetően: csupán ez év áprilisában 36 darab transzkonténer került feladásra közel annyi, mint az elmúlt évben összesen.

Az INTERFRIGO kereskedelmi képviselete

Az *Interfrigo Társaság* — az Intercontainer egyik alapító tagja — végzi a gépi hűtésű transzkonténerek forgalmazását. Az Interfrigo 20 és 40 tipusú gépi hűtésű transzkonténerei részére a forgalomszerző és az egyéb kereskedelmi tevékenységet a MÁVTRANS végzi.

Ebben a forgalomban kerül lebonyolításra hazánk első jelentős amerikai üzletkötésének, az úgynevezett dobozolt sonka küldemények fuvarozása is az amerikai *Sea—Land* gépi hűtésű transzkonténerekben.

Az Interfrigo hagyományos hűtőkocsijai mellett *mindinkább szerepet kapnak a gépi hűtésű kocsik is.* Ezek részére is a MÁVTRANS látja el a kereskedelmi tevékenységet.

Az ismertetett néhány feladattal nem merült ki a MÁV-TRANS új szolgáltatásainak köre. Például *szervezés alatt áll a MÁV reprezentatív fővárosi irodája.* Megkezdődött az egészséges kereskedelmi szellem kibontakozása. Reméljük nem reked meg félúton.

Tőzsér Ernő

Harmincéves találkozó

Az Északi járműjavító *Törekvés Művelődési Házában* augusztus 22-én harmincéves találkozóra gyűltek össze azok az idős szakmunkások, akik 1940. augusztus 22-én az Északi Főműhelyben kapták kézhez a segédlevelet. Akkor 28-an voltak, s ebből a 28-ból csak kevesen dolgoznak már az Északi járműjavítóban. A többiek szétszóródtak, a nagy világban. S bizony nehéz és fáradtságos munkával — különböző társadalmi és hivatali szervek segítségével — sikerült kideríteni a 30 év előtti ipari tanulók — inasok — jelenlegi tartózkodási helyét.

A találkozóra végül is sor került. Ki-ki a családjával, feleségével jött el. Közben szóba kerültek régi históriák, huncutságok, s kedves epizódok is. Egy kellemes este után azzal búcsúztak egymástól: *találkozunk 1975-ben a 35 éves évfordulón.*

Hidvéghy János

Filmklub

A *dunakeszi járműjavító József Attila Művelődési Központja* két évvel ezelőtt filmklubot hozott létre. Az archiv filmeket bemutató klub ez év szeptembertől decemberig új sorozatot indít. A műsorban régi magyar, francia és amerikai filmek szerepelnek. A magyar archiv filmek közül bemutatják *Az én lányom nem olyan,* a *Meseautó* és az *5 óra 40 perc* című, 1939-ben készült, izgalmas krimit. A francia és amerikai filmek közül műsorra tűzik, *Jean Gabinnal* a főszerepben, az *Alvilág királya, Az éjszaka szépei,* a *Hatosfogat,* a *Nevadai hajtóvadászat* és a *Brodway Melody 1940* című világsikert aratott filmeket.

(szőnyi)

Súlyhelyezés

Megjött valaki valahonnan és ez még mindig jobb, mintha senki jött volna. Az igaz, ennél van még egy jobb is, ha senki nem jön sehonnan.

Ez futott végig az állomásfőnök agyában, amikor a raktáros jelentette neki: tárgyalni akarnak vele. Na de miről?

Hát mondja is már, az egy perccel utána furakodó a magáét.

Főnök elvtárs! A tanácstól jöttem és egy megkereséssel vagyok. (Már várta, hogy a hivatalos papírokat előveszi, de még nem tette, jelentőségteljesen várt.) Aktatáskája eléggé tömött volt, node biztos sok embernek szól a megkeresés. Nem vonattal jött, hiszen hivatalos személy ma már csak akkor jön vonaton, ha nagyon alacsony rangú és az ilyenkor utasít, vagy ellenőriz.

Végre kinyílt a táska és előkerült abból egy irattartó. Feszült csend, majd megtöri a tanács embere:

— Nagy súlyt helyezünk arra, hogy a szocialista és hagyományos ünnepek alkalmából jókívánságainkat új, haladó tartalmú képes levelezőlapokkal fejezzük ki.

Tényleg a tanácstól jött, ott is adott el, ettől lettek nagy „súlyhelyezők". — Na még csak ez kellett, nincs elég munka?

F. K.

Szolgálat – játék – nyár

Az Uttörővasút a nyári hónapokban megnövekedett forgalmat bonyolított le. Fokozott feladatot rótt ez a vasútnál szolgálatot teljesítő uttörőkre. De azért jutott idő játékra és egyéb szórakozásra is. Képriportunk a nyári vakáció egy-egy örömteli pillanatát örökíti meg.



Indul a vonat, a forgalmi szolgálattevő tiszteleg



Viszontlátásra! Integetnek az állomáson maradt pajtások



A vonat elment, s a rövid idő múlva érkező új szerelvénynek váltót állít a kis forgalmista



Lesz utas bőven, a következő szerelvény is megtelik

(MTI Foto — Németh Tamás felvételei)

Vissza az életbe

Látogatás a MÁV-kórház Szántó Béla utcai baleseti utókezelő osztályán

Az emeleten igazi kórházi világ tárul elém. Az egyik kerekes székben csinosnak mondható, 35 év körüli, láb nélküli nő ül egykedvűen. Két mankóra támaszkodva a folyosót méregeti egy féllábú fiatalember. Egy egészen fiatal leánynak rózsaszín pizsama fedi a hiányzó bal lábát pótló műlábát. Kórház: *baleseti utókezelő.* Megcsonkult emberek, vasutasok. Tegnap még váltót állítottak, kocsikat rendeztek, *s ma...?* Emberi sorsok, emberi tragédiák.

Kéz és láb nélkül

Geruska Loránt főorvos fogad. A közlekedés, a vasút áldozatairól, emberekről, sorsokról, s gyógymódokról beszélgetünk. Azzal kezdi, hogy a csonkultak osztályán nagy szerepe van a pszichológiának, a pszichoanalízisnek. Szavainak igazolására egy sajnálatos esetet mond el:

— *Juhász Gábor kocsirendező az elmúlt nyáron Salgótarján állomásán üzemi balesetet szenvedett* — mondja a főorvos. — *Sok nehéz esettel találkozunk, de Juhász Gábor esete mindnyájunkat nagy feladat elé állított. Csaknem zsákban, mint egy élettelen tárgyat hozták a műtét után hozzánk a kéz és láb nélküli 48 éves ötgyermekes családapát.* Csak egy-egy alig hallható hang, egy fel- vagy szemmozdulat volt a jele annak, hogy él. Ebbe az emberbe először reményt kellett önteni, el kellett vele hitetni, hogy érdemes élni. Nem volt könnyű dolog, hiszen a végtagokon az amputáció nyomai még fájdalmasak voltak. *Támaszkodni nem tudott, tehát felülni sem. Vigasztaltuk, de nem sokra mentünk. Az első fájdalmas mosoly akkor jelent meg arcán, amikor megtanítottuk lendülettel felülni.* Ez az első és ellesett mosoly már az élni akarás jele volt. Ezek után arra törekedtünk, hogy valami apróssággal újabb bizalmat keltsünk benne. Láttuk azt, hogy betegtársai teszik a szájába a cigarettát, s gyújtják meg, és minden szívás után kiveszik a szájából. Gondolkoztunk... A jobb kézcsonkra egy pólyával felerősített lyukas fadarabot szereltünk fel, melyből az odahelyezett cigarettát a szájába tudta tenni, és szívásközökbe oda-vissza is tudta helyezni. Tehát már minden különösebb segítség nélkül önállóan dohányzott. *Nagy volt az öröme!* Ezután már könnyebb volt a dolgunk.

Bioelektromos művégtagok

A fizikai és lelki fájdalmaktól, a nagy-nagy rezignációtól orvosai segítségével fokozatosan megszabadult. *Közben elkészültek a művégtagok. A jobb kart, egy úgynevezett bioelektromos készüléket a Német Szövetségi Köztársaságból hozatták meg.* A beteg a csonkra szerelt karral fogni igyekszik. Ezt az akaratot közvetítő idegpályában bizonyos fokú elektromosság keletkezik, amelyet a szerkezetben levő úgynevezett *„receptorok"* felvesznek, majd az a tranzisztorokon át felerősödve jut el a művégtagujjakba, és azok egy madárcsőrmozgáshoz hasonlítható, csípő mozdulatot végeznek el, amely már alkalmas a fogásra.

— *Juhász Gábor* — folytatja a főorvos — *nagyon jól megtanulta használni a kezet. Vidáman emeli szájához a cigarettát, eszik, iszik, sőt kisebb munkát is végez vele.* Nemrég egy mechanikus bal kezet és két műlábat is kapott. Különleges mankók segítségével, és sok akarattal megtanult járni. Látogatta a tv-szobát és hasonló, végtaghiányos cimborájával sakkozott is. *A számára készített különleges evőeszközök segítségével enni is tud. A kézi kocsi, mely megszüntette a helyhezkötöttségét, már visszaadta az életkedvét.* Nem régen bocsátottuk haza — ideiglenesen —, de olyan értesüléseink vannak, hogy a salgótarjáni tanács útján valamilyen munkát kér.

A betegek, a balesetesek egy csoportját a tv-szobában találom. Beszélgetnek, sakkoznak, kártyáznak.

Földi Ferenc 55 éves vasútőr, nős, három gyermek apja. Mindkét lába hiányzik. Kocsiban ülve a sakkozókat nézi, közben társa az egylábú *Szele Lajos* segíti felcsatolni neki az új műlábakat. Földi jóképű, erős ember. A székesfehérvári járműjavítóban dolgozott. 1969 karácsonyán, amint hajnali ellenőrző körútját végezte, egy jelzőember nélküli tolató kocsisor elütötte.

Szörnyű pillanat

— *A hajnali, téli csendben nesztelenül suhantak a kocsik és nem hallottam semmit* — mondja. — *Csak a mentőorvos arcára emlékszem. Aztán arra a szörnyű pillanatra, amikor a kórházi ágyon nem találtam a lábaimat.*

Két mankóra támaszkodva *Deák Gyula* kocsirendező csoszog oda. Még nem megy neki jól a mankóval való járás. Mindkét lába combközéptől hiányzik.

— Pontosan egy évvel ezelőtt, ezen a napon, szeptember 13-án történt — mondja lassan, vontatottan. — Soltvadkertről, szolgálati helyemről igyekeztem volna hazafelé. *Az egyik kocsiból át akartam menni a másikba, eközben a bejárati váltókon nagyot lendült a vonat és én a nyitva hagyott kocsiajtón át a kerekek alá estem...*

Ahogy a lépcsőn haladok lefelé, a tornateremből lágy vezényszavak szűrődnek ki: *lépés, emelés, fogás.* A végtagok helyes mozgatását tanulják az épülő, gyógyuló, reménykedő és biz kodó emberek.

Gergely József

Jubileumi túra a Duna-kanyarban

Jól ismerik a Pilis hegységet a Vasúti Főosztály turistái

A SZOT Testnevelési és Sportalosztálya közös rendezésben lebonyolított jubileumi szakszervezeti természetbarát találkozó a *Duna-kanyar* gyönyörű pontján, *Leányfalun* nagyszerűen sikerült. Méltó volt a kitűzött célhoz, alkalmasnak bizonyult a munkásturizmus legszebb hagyományainak megelevenítéséhez.

Mi volt a cél? Nem kell nagy szavakat használnunk. *A rendezők hazánk felszabadulása 25. évfordulója tiszteletére a vállalatok, üzemek, intézmények dolgozói és családtagjai részére írták ki ezt a találkozót.* Az volt a cél, hogy minél több dolgozó számára mutassa meg az utat az erdők, a hegyek, a mezők felé, mutassa be a Duna e festőien szép szakaszát. Összefoglalva: *erősítse a természetjárás szépségei iránt a munkások körében amúgyis hagyományos érdeklődést.*



Pillanatkép a kempingtáborból. Akik itt futballoznak, néhány év múlva talán már az „igazi" szakmai kempingbajnokságban vesznek majd részt.

(Vedres József felvétele)

És ezeknek a céloknak meg is felelt a 19 szakma, mert egyetlen szakma sem hiányzott Leányfaluról. Természetesen *ott láttuk a vasutasszakszervezet dolgozóinak kempingjét is, a sátortáborban számos vasutas dolgozót és családtagokat.*

A szakmák mindegyike magára vállalt valamilyen sajátos. működési területéhez közel álló feladatot. A közlekedésiek a MAHART-ot, a MÁV-AUT-ot, a HÉV-et „mozgósították", hogy a kétnapos találkozó ne kezdődjék és ne végződjék utazási bosszankodással. A vasasszakszervezet az első nap estjére kitűzött színvonalas kultúrműsoráról gondoskodott. SZOT-díjas szólóénekesek: *a Csepel Vas- és Fémművek fúvószenekara; a Csili „Asztra" bábjátékegyüttese; az Egyesült Izzó férfi énekkórusa nyújtott a magasan lobogó tábortűz mellett felejthetetlenül szép műsort.* És amikor a „hivatásos" kultúrműsor véget ért, amikor a tábortűz lassan kihunyni kezdett, akkor sem oszlottak szét, nem indultak sátraik felé a természetbarátok: *alkalmi, üzemi énekkarok gyönyörű munkásdalokkal, hangulatos magyar nótákkal folytatták azt, amit a SZOT-díjasok abbahagytak.*

Pedig akkor már a környék kakasai kukorékolni kezdtek... És a találkozó második napján megkezdődtek a különböző vetélkedők, sportversenyek. Vízre szálltak a kilbotosok, a falbotosok, a kajakozók, hogy a bóják közzött mutassák be: *az igazi turista a víz hátán is megél.* A leányfalui hajóállomás melletti labdarúgó kispályákon három csoportban 25 csapat kezdte meg a küzdelmeket, rengetegen pedig — talán az itt élt nagy író, *Móricz Zsigmond* híres novellacímére, *„Gyalogolni jó"*, gondolva — a Vöröskő sziklához indultak gyalogtúrára.

Igen nagy érdeklődés mellett folyt le, 28 természetjáró sportkör részvételével, *az elméleti vetélkedő.* Mintegy 50 kérdésre kellett a csapatoknak — létszámra való tekintet nélkül — válaszolniok. A kérdések zöme a *Pilis hegység* és környéke természetrajzát, fejlődését, munkásmozgalmi hagyományait, kultúráját, növény- és állatvilágát ölelte fel. A Vasúti Főosztály csapata nem hozott szégyent ebben a vetélkedőben a vasutas természetjárókra. Noha mindösszesen 120 perc állt rendelkezésre a válaszokhoz, a Postás turisták mögött *a második helyet szerezte meg a Vasúti Főosztály együttese.* A csapatvezető három darab gumimatracot vehetett át a jó válaszok, a második helyezés jutalmául.

Már szürkülni kezdett, amikor — kék tréningruhában — „fáradt vándor" érkezett a kempingtáborba és pihegve jelentette: *„Befejeztük a szakmák közötti kispályás labdarúgó-bajnokságot. A Bőripari Szakszervezetet képviselő Újpesti Bőrgyár csapata győzött!"*

A „fáradt vándor" *Mrovcsák József,* a vasutasszakszervezet kultúrnevelési és sportosztályának munkatársa, a labdarúgó torna lebonyolításának főrendezője volt. Ami azt bizonyítja, hogy bár fociban nem született vasutas siker, a labdarúgó torna sikeréhez a vasutasszakszervezet is hozzájárult.

Vedres József

Kupát nyertek

Egerben, a *Gárdonyi Gimnázium* tornatermében rendezték meg az *Eger Kupa* asztaliteniszversenyt. A kétnapos küzdelmekben a MÁV Hatvani AC versenyzői is részt vettek. A hatvani vasutas versenyzők ezúttal is igazolták a megyében elterjedt jó hírüket. Nagy küzdelem árán ugyan, de sikerült megnyerniük a versenyt. *Így az Eger Kupa egy évig a MÁV HAC birtokába került.*

Szűcs Ferenc

Meghalt Pusztai Pál

A napilapokban megdöbbenve olvastuk a hírt: Pusztai Pál, a Ludas Matyi népszerű rajzolóművésze, lapunk külső munkatársa, szeptember 10-én szívbénulás következtében 51 éves korában meghalt. Szabadságának utolsó napjait töltötte az Adriai tenger partján, a jugoszláviai Dubrovnikban, amikor elragadta a kérlelhetetlen halál. Mielőtt elutazott, lapunk szeptemberi számaiba a tőle megszokott gondossággal előre elkészítette és elküldte a szokásos havi négy rajzot.

Pusztai Pál ifjú éveiben vasutas volt. Mint forgalmi szolgálattevő Désen, majd Budapesten teljesített szolgálatot. Pályafutása a felszabadulás után gyorsan ívelt felfelé. Külszolgálatról a budapesti igazgatóság forgalmi osztályába, majd 1951-ben a MÁV Sajtóhivatalába került a grafikus csoport vezetőjének. Már akkor ő rajzolta Népköztársaság úti szerkesztőségünk kirakati tablóinak vasutas humorát, mellyel nemcsak a vasutasok, hanem a járókelők ezreit nevettette meg. A vasutas sajtóval, amelyben hónapról hónapra megjelentek rajzai, ekkor került kapcsolatba. A Magyar Vasutashoz még azután is hű maradt, miután a Ludas Matyi belső munkatársa, s nemzetközileg is elismert művész, népszerű karikaturista lett.

Művészete, amely lényéből fakadt, mindig kedvességet és derűt árasztott. Most megjelenő lapunkban két utolsó karikaturáját közöljük. Nehéz tudomásul venni, hogy a vasutas élet fonákságait tollhegyre tűző rajzait többé nem láthatjuk. Halálával egy különös színfoltial — a Pusztai-rajzokkal — szegényebb lesz a Magyar Vasutas, s szinte hihetetlen, hogy többé nem találkozunk vele.

Huszonkilencen köszöntek el



Simányi Miklós a X-es gyáregység vezetője ajándékot ad át az egyik búcsúzó nyugdíjasnak. (Barna Róbert felvétele)

A színházterem megtelt. Több mint 600-an jöttek el ünnepélyesen búcsút venni az idős „szakiktól", mesterektől, akik itt töltötték munkás éveiket Kőbányán, az *Északi járműjavítóban.* A 29 sötét ruhába öltözött ünnepelt az első sorban foglalt helyet. Valamennyiük kezében virág, s a szemekben itt-ott egy-egy könnycsepp. Nehéz percek ezek. Búcsúznak az üzemtől, a X-es gyáregységtől, ahol eddig a legnehezebb időkben is becsülettel, a szakma, a vasút iránti szeretettel dolgoztak.

Az üzem vezetői nevében *Görbitz Sándor* igazgató köszönt el a nyugdíjba menőktől, majd *Simányi Miklós,* a X-es gyáregység vezetője méltatta az idős munkások sok éven át kifejtett eredményes munkáját. Szólt még a búcsúzókhoz *Sárvári Vilmos,* a pártalapszervezet vezetőségi tagja és *Szedlár István,* a műhelybizottság titkára is.

A búcsúzó szavak után ünnepélyes műsor következett, amelyen olyan neves művészek szerepeltek, mint *Zentai Anna, Németh Marika, Rátonyi Róbert* és *Bilicsi Tivadar.*

A műsor közben pergett a filmfelvevő gép is, mert a művelődési ház megrendelésére a Magyar Televízió filmesei *„Nálunk a munka becsület és dicsőség dolga"* címmel filmet forgattak. A film megörökítette a nyugdíjba vonulók utolsó munkanapját a gépek mellett és megörökítette ezt a nagyon szépen megrendezett búcsúestet is.

— lf —

MAGYAR VASUTAS

a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
Budapest VI., Benczúr utca 41.
Telefon, városi: 229—872,
üzemi: 19—77
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest VII., Rákóczi út 54.
Telefon: 224—819
Felelős kiadó: Gábor Márton,
a Népszava Lapkiadó Vállalat
igazgatója
Új csekkszámunk: MNB 215—11 859
1970. XII. 31-ig a régi csekk is felhasználható!
Szikra Lapnyomda

HÍREK

— TÉRZENE. *Tóth István vezető főellenőr, Békéscsaba állomás dolgozója a múlt év szeptemberében öttagú citerazenekart alakított. Az együttes azóta többször szerepelt már a nagyközönség előtt. Legutóbb a város egyik új lakótelepén, a 19-esek terén adtak térzenét.*

— **Közel 40 évi vasúti szolgálat után** nyugalomba vonult Asbóth Károly főintéző, a tapolcai pályafenntartási főnökség számviteli csoportvezetője, aki hosszú évekig volt a szakszervezeti bizottság gazdasági felelőse. Ebben a minőségben különösen sokat foglalkozott a pályamunkások ügyes-bajos dolgaival.

— **Készülnek a X. pártkongresszusra.** A békéscsabai pályafenntartási főnökség három pályamesteri szakaszának öt szocialista brigádja a X. pártkongresszus tiszteletére vállalta, hogy szakaszukon tovább rövidítik a lassújelek időtartamát, javítják a mérővonat eredményét és a munka minőségét.

— ELSŐ GYÉKÉNYES ÁLLOMÁS. *A magyar—jugoszláv határállomások közül Gyékényes és Koprivnica vasutasai immár tíz éve versenyeznek a jobb teljesítményekért. Az első félévben elért eredményeikkel a gyékényesiek végeztek az első helyen.*

— **Nyugdíjas-búcsúztatás.** A szegedi vasútigazgatóságon bensőséges ünnepségen vettek búcsút attól a 18 vasutastól, akik hosszú vasúti szolgálat után nyugalomba vonulnak. Az idős vasutasok munkásságát Kiss Károly, az igazgatóság vezetője méltatta, majd miniszteri és vezérigazgatói elismerést nyújtott át részükre.

— **Baleset-elhárítási hónapot rendez októberben a MÁV Budapesti Építési Főnökség.** Cél: a balesetek számának csökkentése. Ennek érdekében októberben szemléltető előadásokat is rendeznek az építésvezetőségeken.

A szerkesztőség üzeni

Szűcs Ferenc, Hatvan; Bognár Károly, Tapolca; Ugiyai Sándor, Bakó János, Miskolc; Boldizsár Gyula, Békéscsaba: Sziládi Sándor, Szeged: Várfalvi Gyula, Gyékényes: Horti József, Szolnok; Hidvéghy János, Bp.; Hoffmann József, Veszprémvarsány; Pintér Lajos, Vácrátót: B. Varga András, Rákos: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Erdélyi Józsefné, Dunaújfinomító: Boldizsár Gyula, Békéscsaba: Nagy Sándor, Kőbánya-Kispest: özv. Virág Gézáné, Dombóvár: **Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.**

A Hivatalos Lapból

A Hivatalos Lapból a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket:

35. számból: 115491/1970. 11. B. MÁV-alkalmazottak, nyugdíjasok és családtagjaik arcképes igazolványának kicserélése 1971. évre.

19604/1970. BVKH. I. A MÁV-dolgozók és nyugdíjasok, valamint családtagjaik arcképes igazolványáért fizetendő kiállítási, késedelmi és különdíj elszámolásának szabályozása.

A VSZTO Területi ellenőri csoportjának címváltozása.

36. számból: 115465/1970. 3. C. MÁV egészségügyi felügyelők és MÁV egészségügyi kezelők Működési Szabályzatának életbeléptetése.

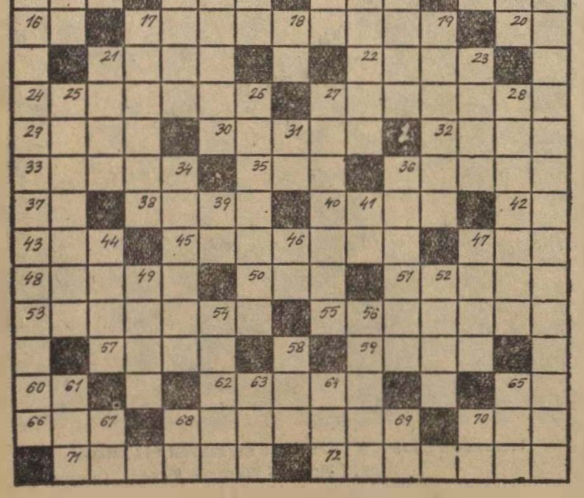
115358/1970. 3. C. Újabb kiadású balesetelhárító és egészségvédő óvórendszabályok alkalmazása a Magyar Államvasutak területén.

Nevezési felhívás a 3. Országos Targoncavezetői Versenyre.

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. A szakszervezeti szervek egyik joga. 12. Román pénz. **13** Betűpótlással a Tisza mellékfolyója. **14.** Ásta vala. **15.** Az idegrendszer központja. **16.** Háziállat. **17.** Nápoly henyélő néprétegének gúnyneve. **20.** Vajon ő? **21.** Hová, oroszul. **22.** Angol főnemes. **24.** Tanzánia elnöke. **27.** Olyan állam, melyet egy más állam területe körülzár (ék. csere). **29** Nem mi, udvariasan. **30.** Erőművéről nevezetes dunántúli helység. **32.** Miskolc hegye. **33.** Az itteni legényekről nóta szól. **35.** Vas megyei község. **36.** Balzac keresztneve, fonetikusan. **37.** Szív, páros betűi. **38.** ... la, indiai állam. **40** Kevert Buda. **42.** Csontokat köt össze. **43.** Korszak. **45.** Kirándulásról. **47.** Edgar Allan ..., amerikai költő (1809—1849). **48.** Nyári szállás is lehet. **50.** 551 római számmal. **51** Vissza, becézett női név. **53.** Utánoz-e? **55.** Portugál gyarmat Afrikában (+1). **57.** Földövezet. **59.** A jóga művelője. **60.** Szibériai folyó. **62.** Óceánia lakója. **65.** Az ezüst vegyjele. **66.** Gázló madár. **68.** Becézett női név. **70** Regényét Gárdonyi írta meg. **71.** Autótároló. **72.** Spanyol tartomány.

Függőleges: 1. A szakszervezeti szerveknek egy másik joga. 2. Oroszlánnév. **3.** Juh kétharmada. **4.** A kalandozások korából ismert helység Merseburg környékén. **5.** Komárom megyei község lakója. **6.** Ételt ízesít. **7. E. Á. R. 8.** Szlovákiai város. **9.** Európai nép. **10.** A mai nap. **11.** Villanykörte. **17.** Gyermekek trétás neve. **18.** Rangjelző. **19.** Írország. **21.** Tőke betűi keverve. **23.** S-el a végén svájci helység. **25** Vissza: szemcsés szövetű mészkő. **26.** Támadásra készen (francia). **27.** Az ókori Itália egyik tartománya. **28.** Hímlő, latinul. **31.** Azonos betűk. **34.** Erős hatású gyógyszer. **36.** Kötelezettség (olasz). **39.** Rövid úton, rövidítve. **41.** A O. **44.** Kerek szám, névelővel. **46.** Hamis. **47.** Buddhisták szent nyelve. **49.** Szerencsejáték fordítottja. **52.** ... rius mester, krónikaíró a tatárjárás idején. **54.** Bolívia fővárosa. **56.** Az egyik testrésze. **58.** Nyugati hírügynökség. **61.** Török méltóság **63.** Latin művészet (ék. fel.) **64.** Uszás kezdete. **65.** Község a Bácskában. **67.** Mint a 10. vízszintes. **68.** M. Á. **69.** Német elöljárószó. **70.** Európai nép.



Beküldendő: vízszintes 1. és függőleges 1. Beküldési határidő: október 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A Magyar Szocialista Munkáspárt X kongresszusa.

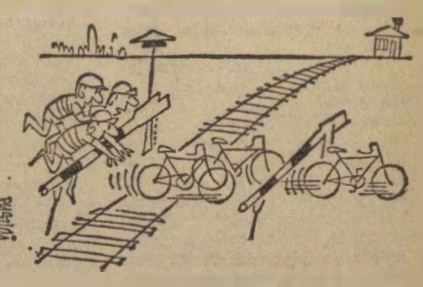
Egy-egy könyvet nyertek az 1970. évi 16. számunkban megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Virágh József, Peresznye, Hunyadi u. 2. Tuba Lászlóné, Szombathely, Vontatási Főnökség. Ladányi Károly, Adács, József Attila u. 12. Nagy Lászlóné, Nagybátony Ktsz Fodrászat. Juhász Ferenc, Bicske MÁV állomás.

EGYSZERŰSÍTÉS



— Ezt a gyárat leszállítjuk vidékre és máris kevesebb lesz a fuvarozni való.

KERÉKPÁRVERSENY



— A kerékpárok jól vették az első akadályt.

(Pusztai Pál rajzai)

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XIV. ÉVFOLYAM, 19. SZÁM. Ára 40 fillér 1970. OKTÓBER 3.

Szeptember 16-tól december 15-ig

Rendkívüli célprémium a kocsiforduló idő meggyorsítására

Mint ismeretes, a vasútra nagy feladatok hárulnak az őszi hónapokban, különösképpen a negyedik negyedévben. A megnövekedett szállítási feladatok, a mezőgazdasági termékek betakarítása *fokozott követelményeket támaszt*, elsősorban a nagyforgalmú állomások és vontatási főnökségek dolgozóival szemben. Ha valamikor fontos volt a kocsiforduló idő gyorsítása, és az ésszerű teherkocsi gazdálkodás, a vonóerőkapacitás gazdaságos felhasználása, akkor ma kétszeresen az.

A vasút vezetői, figyelembe véve a rendkívül nagy szállítási igényeket, a *Vasutasok Szakszervezetével* egyetértésben,

1970. szeptember 16-tól december 15-ig rendkívüli célprémiumban részesítik a kocsiforduló gyorsítását leghatékonyabban elősegítő állomások és vontatási főnökségek érdekelt dolgozóit.

Az „A" csoportú állomások és vontatási főnökségek célkitűzése: az állomási kocsitartózkodási idő csökkentése a célkitűzéshez viszonyítva, továbbá a kocsi ki- és befutások — rendeletben előírt számának — teljesítése, szem előtt tartva az egyenletességet. A „B" csoportú állomásoknál és vontatási főnökségeknél is a kocsitartózkodási idő csökkentését írja elő a célkitűzés.

Az érdekelt szolgálati helyek célprémium összege

a kocsitartózkodási idő célkitűzéshez viszonyított minden 1 százalékos csökkenés után 1 százalékkal növekszik.

Növekedésének felső határa *legfeljebb 10 százalék*. Abban az esetben, ha a kocsi ki- és befutás célkitűzésének teljesítése havonta 8 napnál több esetben 90 százalék alatt van, *a célprémium összeg 50 százaléka fizethető csak ki.*

A *záhonyi* átrakási teljesítmények tovább fokozása érdekében — az említett három hónap alatt —, a teljesítmények után járó *prémiumot 10 százalékkal kell növelni.*

A vasút előtt álló szállítási feladatok sikeres végrehajtása érdekében az „A" és „B" csoportú szolgálati helyeken meg kell határozni azokat a célkitűzéseket, amelyek teljesítése biztosítja a kocsitartózkodási idő csökkentését, a vonóerőkapacitás növelését.

Huszonöt éves az SZVSZ

A párizsi Chaillot-palotában 25 évvel ezelőtt, 1945. október 3-án, nagy jelentőségű tárgyalás ért véget: *a II. Szakszervezeti Világkonferencia, amely ünnepélyesen jóváhagyta a Szakszervezeti Világszövetség alapszabályait és ezzel létrehozta a munkásmozgalom történetében elsőnek nevezhető egységes, nemzetközi szakszervezeti szövetséget.* Ez a szövetség nemzetiségi, faji, politikai és vallási megkülönböztetés nélkül tömörítette a világ dolgozóit.

Negyedszázaddal ezelőtt is tudni lehetett, azóta az élet számtalanszor bebizonyította, hogy a szakszervezeti világmozgalom történelmi jelentőségű eseménye volt ez a kongresszus. A megválasztott tisztségviselők első listája is bizonyítja, hogy a megalakult SZVSZ valóban az egész világ munkásmozgalmát tömörítette soraiba. Elnökké *Sir Walter Citrinet* (Nagy-Britannia), főtitkárrá *Louis Saillant* (Franciaország), alelnökké *Vaszilij Kuznyecovot* (Szovjetunió), *Vicente Lombardo Toledanót* (Latin-Amerika), *Sidney Hillmannt* (USA), *Csu Hsueh-Frant* (Kína) és *E. Kuperst* (Hollandia) választotta a II. Szakszervezeti Világkonferencia.

Az előzmények sem voltak kevésbé fontosak. *Londonban*, 1945. február 6—17. között — a szovjet szakszervezetek kezdeményezésére —, a Brit Szakszervezeti Szövetség rendezésében — került sor az *I. Szakszervezeti Világkonferenciára.* A békés, alkotó jövőben reménykedő, a fasizmus végső vonaglását tisztán látó szakszervezeti világkonferencia részvevői a londoni városi tanács székházában — a világ 53 szakszervezeti központja küldötteinek nevében — egységesen fogadták el a Szakszervezeti Világszövetség megalapítására vonatkozó határozatot. Ezekben a rideg, havas februári napokban, Londonban — miközben a világ számos országában még dörögtek a II. világháború gyilkoló fegyverei — *a szovjet szakszervezetek haladó irányzata éppen olyan diadalmasnak, győztesnek bizonyult, mint a szovjet hadsereg harca a fasizmus réme ellen.* London után, a londoni határozatok szellemében, jöhetett Párizs, az SZVSZ megalakítása, és alapszabályainak lerakása, első vezetőségének megválasztása.

Nem lehet elégszer ismételni: *történelmi jelentőségű volt a londoni világkonferencia határozata, amelynek nyomán létrejött a párizsi tanácskozás.* Az azóta eltelt 25 év a szervezett munkásság e kezdeményezése nem csupán az SZVSZ létének, fennállásának jogosságát bizonyította — a munkásosztály jogos követeléseinek zászlóvivőjeként —, de bizonyította roppant erejét, a haladás szolgálatában álló félreérthetetlen irányzatát is: megdönthetetlen érvekkel, kivívott jogok, eredmények tetteivel. *Ma már — a 25 éves jubileum napjaiban — több mint 140 millió dolgozót tömörít soraiban az SZVSZ és alapvető célkitűzéséhez hiven, tagjai között valamennyi világrész és államcsoport dolgozói megtalálhatók.* Az SZVSZ az egyetlen szakszervezeti világközpont, amelynek tagjai között ott találhatók a szocialista és a tőkés-, valamint a fejlődő országok osztályharcos, osztályöntudatos dolgozóinak képviselete.

Pedig a *„héják és galambok"* világszerte jelentkező párharca, a reakciós erők bomlasztó törekvése a nemzetközi szakszervezeti mozgalomban sem bizonyult gyengébbnek, mint a gazdasági, politikai, társadalmi élet más területén. A munkásosztály eszközökben nem finnyás ellenségeinek az a szándéka, hogy a Szakszervezeti Világszövetség következetes egységtörekvéseit megbomlasszák és maguk vegyék át a vezetést, kudarcot vallott. *Sőt, éppen napjainkban jelentkeznek újabb és újabb eredményei az SZVSZ egységtörekvéseinek.* Ennek bizonyítékai kézzelfoghatók és örömmel, büszkeséggel tölt el minden haladó gondolkodású, jószándékú embert. A Vietnamba induló fegyverek berakodásának és szállításának gyakori megtagadása: az *Amerikai Egyesült Államok* két legjelentősebb szakszervezetének — AFL és CIO — egyesülése még akkor is bizonyíték, ha tudjuk, hogy az egyesített szakszervezetben nem mindig kerekednek felül a vezetőkben az osztályharcos szempontok, sőt, a jobboldali szakszervezeti vezetés reakciós politikája is érvényesülni tud.

Éppen napjainkban érkezett híre Franciaországból, hogy a szakszervezeti akcióegységért folyó küzdelem fontos állomásához érkezett. *A két legnagyobb szakszervezeti tömörülés, a CGT és a CFDT vezetősége megállapodott, hogy a dolgozók alapvető követeléseinek kiharcolásáért egybehangolt akciót kezd.* Mik ezek a követelések? A bérek vásárlóerejének megvédése; a bérminimum felemelése; a munkaidő csökkentése; a nyugdíjkorhatár — amely Francaországban a nők és férfiak számára egyaránt 65 (!) év — leszállítása; a nyugdíjak alsó határának megemelése; a szakszervezeti jogok védelme és további kiterjesztése; az adórendszer demokratikus reformja. Mindehhez még hozzá kell fűzni, hogy *a CGT — amely az SZVSZ alapítói közé tartozik — nemcsak Franciaország legjelentősebb, mintegy 2,5 milliós tagsággal rendelkező szövetsége, de a tőkésvilág egyik legnagyobb tömegekkel rendelkező, legharcosabb szakszervezeti szerve.* A CGT a francia szervezett dolgozók mintegy felét, a CFDT pedig további egynegyedét tartja nyilván soraiban.

A hidegháború jegének lassú olvadása, a reálpolitika felismerésének bizonyos jelei tehát a szakszervezeti világmozgalomban is jó hatással jelentkeznek. Folyamatosan és állandóan fokozódik a haladó szakszervezetek, elsősorban a Szakszervezeti Világszövetség befolyása.

Ennél jobban, tartalmasabban aligha lehet ünnepelni az SZVSZ — amelyhez a magyar szakszervezeti mozgalom is tartozik — fennállásának negyedszázados jubileumát!

Hatszáztizenöt vasutas kapott

Árvízvédelemért Érem kitüntetést

Rödönyi Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója szeptember 21-én átadta annak a 35 vasutasnak az *Árvízvédelmi Emlékérmet*, akik a tiszai és szamosközi árvíz idején a védekezés irányításában és szervezésében hosszú időn át önfeláldozóan részt vettek. *Országszerte 615 emlékérmet adtak át a vasutasoknak, 447-en részesültek dicséretben* főleg a debreceni és a szegedi igazgatóság területén.

A miniszterhelyettes az ünnepségen kiemelte, hogy *csaknem 3 millió holdnyi terület, több mint egymillió ember, a falvak százai menekültek meg* a heteken át tartó szervezett védekezés eredményeként a pusztító árvíztől. Ebből a munkából a vasutasok is hősiesen kivették a részüket. A védekezés óriási méreteire jellemző, hogy hosszú időn át egyidejűleg 2800 kilométer hosszúságú védvonalon kellett helytállni.

Az árvíz nem kímélte a közlekedési létesítményeket, így a vasutat sem. Víz alá került a *mátészalka—zajtai* vonal nagy része és megrongálódott az *ágerdőmajor—záhonyi* vonal is. Összesen

16 155 vágány folyóméter vonal került veszélybe, melyből a zajtai vonalon 3590 méteres szakaszon mosta el a víz a töltést

és 3980 folyóméter vágány rongálódott meg súlyosan. A *csengeri* vonalon 282 méteres szakaszon mosta el a víz a töltést és mintegy 4200 méteren rongálta meg a vasúti vágányokat. Az ágerdőmajor—záhonyi vonalon pedig 2714 méter hosszban okozott pályahibákat az átszivárgó és a vasúti töltéseket terhelő víz.

A károk nagyságára utal, hogy a töltések helyreállításához több mint 30 ezer köbméter földet használtak fel. Minden egybevetve

a MÁV-ot 16 millió forint árvízkár érte, de jelentős az a kár is, ami a szállítási kapacitás kiesése miatt ért bennünket.

Számításaink szerint a MÁV bevételéből 62—67 millió forint a bevétel kiesés.

A közvetlen mentési feladatok után a vasutasok részvesznek a lakosságot ért károk helyreállításában is. Mint ismeretes, ennek keretében *vállalta a MÁV Csengerben 130 ház teljes felépítését.*

E kezdeti zökkenők után jó ütemben halad a helyreállításhoz szükséges áruk és építőanyagok szállítása.

Június 1-től mostanáig 68 900 vagon építési anyagot szállítottunk a helyszínre,

ez pedig napi átlagban 900—1000 vagonnak felel meg. A kisteljesítményű vonalakon ez a forgalom napi 25—30 különvonat közlekedtetését jelenti.

Befejező szavaiban *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója azt hangsúlyozta, hogy a víz megfékezésében a gépek tömeges bevetésén kívül *példás szervezettségre, magasfokú áldozatkészségre volt szükség.* Az áldozatvállalás az egyes emberek olyan magasfokú erkölcsi tulajdonsága, amelyre ilyen helyzetben nagy szükség van. Azokban a nehéz hetekben mutatkozott meg a legjobban, hogy kire, milyen mértékben lehet számítani. *A sok tízezer ember között vasutas dolgozóink is bebizonyították a közösségért érzett felelősségüket és áldozatkészségüket.*

b. l.

Szakszervezeti tisztségviselők kitüntetése

A szamosközi és a Tisza menti árvízvédelemben, a veszélyeztetett lakosság kitelepítésében és elhelyezésében kiemelkedő munkát végzett a *debreceni* és a *szegedi* területi bizottság. A két középszerv független apparátusa és társadalmi aktíváik, szorosan együttműködve az állami szervekkel, mindvégig fáradhatatlanul dolgoztak. Példás helytállásukért 18-an részesültek *Árvízvédelemért Érem* kitüntetésben. A kitüntetéseket szeptember 22-én *Molnár György*, a vasutasszakszervezet titkára adta át a szakszervezet székházának elnökségi tanácstermében.

OSZZSD—UIC értekezlet Budapesten



Erich Schmith az UIC delegáció vezetője referátumát tartja

(Laczkó Ildikó felvétele)

Szeptember 15—18. között az OSZZSD és az UIC önműködő kapcsolókészülékkel foglalkozó műszaki bizottsága közös ülésezett *Budapesten.*

Az OSZZSD részéről a DR-ügyvezető vasút minőségben, a szovjet és a magyar vasútak képviselői a bizottság tagjaiként vettek részt. A román és a lengyel vasútak megfigyelőként képviseltették magukat a budapesti ülésen.

Az UIC képviseletében a *nyugatnémet*, a *francia* és az *olasz* vasútak vettek részt. Eljöttek Budapestre az UIC főtitkárságának és a kapcsolókészülékek kérdésével foglalkozó végrehajtó szervezet munkatársai is.

Az értekezleten *W. Rehnert*, az NDK vasútak igazgatója, az önműködő kapcsolókészülék kidolgozásával foglalkozó központ vezetője elnökölt.

Az ülés meleg, baráti légkörben zajlott le, jelentős előrehaladást értek el a napirenden levő részletkérdésekben. Külföldi vendégeink fővárosunk nevezetességein kívül megismerkedtek a Balatonnal is.

Közlekedési szervezési és ügyvitelgépesítési konferencia Szegeden

Szeptember 24—25-én kétnapos közlekedési szervezési és ügyvitelgépesítési konferenciát tartottak *Szegeden.* A konferencia idején nyílt meg az első ügyvitelgépesítési kiállítás a Közlekedéstudományi Egyesület, a Számítástechnikai Tájékoztató Iroda és a Műszer- és Irodagépértékesítő Vállalat rendezésében.

A konferenciát *Kiss Károlynak*, a szegedi vasútigazgatóság vezetőjének üdvözlő szavai után *Lindner József* vezérigazgató-helyettes a Közlekedéstudományi Egyesület operációkutatás állandó bizottságának vezetője nyitotta meg.

Lindner József elnöki megnyitójában hangsúlyozta, hogy ez a konferencia napjaink egyik legidőszerűbb témakörével foglalkozik. Az ügyvitel gépesítése ugyanis olyan feladat, amely elől ma már a legtöbb munkaterületen nem lehet kitérni. *Az utas- és áruforgalom nagysága a közlekedéssel szemben támasztott differenciák igénye elkerülhetetlenné teszik a közlekedés ügyvitelének és üzemviteli folyamatainak gépesítését.* Enélkül nem lehet nyomon követni a járművek mozgását, azok hálózati elosztását, a vonalak foglaltságát stb. Az ügyvitel gépesítésének hiánya vagy meg nem felelő színvonala súlyos következményekkel járhat mind a belföldi, mind a nemzetközi forgalmunkra.

A MÁV távolabbi feladatai közé tartozik az üzemvitel egyes folyamatainak gépesítése. Ilyen teendőnk *a rendezőpályaudvarok munkafolyamatainak gépesítése, az ülőhely biztosítás elektronikus rendszerének kialakítása.* A távolabbi jövő perspektívájára utal majd a kocsiazonosítás, a kocsiintézés folyamatának gépesítése, a kocsikra vonatkozó információk kellő gyorsaságú továbbítása, ezek alapján a kocsidiszpozíció összeállítása és a konténerforgalom üzemvitelének gépesítése.

A MÁV vezérigazgató-helyettesének elnöki megnyitó szavai a gépesítés jövőjének hatalmas távlataira utaltak. Ezeket a gondolatokat fejezték ki mélyebb részletességgel a konferencia szakelőadói: *Pohlinger László* a MÁV Adatfeldolgozó Főnökség mérnöke, *Kuczorai Imre*, a MÁV TB Központi Főnökség mérnöke, *Fekete András* a Vasúti Főosztály Kibernetika Osztályának vezetője és mások.

B. I.

A választások lebonyolításának módja

Lapunk előző számában *Hogyan történik a szakszervezeti tisztségviselők jelölése és választása* címmel közöltünk cikket. Most a választások lebonyolításának módjáról adunk tájékoztatót.

Bizalmiak és bizalmi helyettesek választása.

A szakszervezeti bizalmi és bizalmi helyettes választása szakszervezeti csoportértekezleten nyílt szavazással történik. A csoportértekezleten a bizalmi beszámol munkájáról, az új bizalmi és helyettes személyére a szakszervezeti vagy műhely- (osztály) bizottság tagja, illetve a csoport bármelyik tagja tehet javaslatot. Azokban a műhelyekben, osztályokon, egy műszakban dolgozóknál, egységeknél stb., ahol több szakszervezeti csoportot hoznak létre, de műhely- (osztály) bizottságot nem, a bizalmiak — a szakszervezeti bizottság javaslatára — maguk közül *vezető bizalmit és helyettest választhatnak.*

Azokban az üzemekben, intézményekben, ahol a szakszervezeti tanács, szakszervezeti bizottság választása küldöttértekezleten történik — és műhelybizottság nincs — a bizalmiválasztással egyidejűleg nyílt szavazással választják meg a küldöttértekezlet küldötteit is.

Műhely (osztály), munkahelyi stb. bizottság választása.

A műhely (osztály, munkahelyi) bizottságot és annak titkárát *vezetőségválasztó taggyűlésen titkosan választják.* Ugyanitt választják titkos szavazással a küldötteket a felsőbb szerv küldöttértekezletére. A műhely-taggyűléseken a jelölő bizottság tegyen ajánlást a közvetlen felsőbb szerv jelölő bizottságának az adott munkahelyet képviselő szakszervezeti tanácstagokra. A javasolt személyek elfogadása nyílt szavazással történjen.

Szakszervezeti tanács nélküli alapszervezet szakszervezeti bizottságának választása.

Ahol nincs szakszervezeti tanács — szakszervezeti bizottságot, annak elnökét és titkárát, a számvizsgáló bizottságot és elnökét, valamint a küldötteket *vezetőségválasztó taggyűlésen, illetve küldöttértekezleten — egy szavazólapon — titkos szavazással választják.* Ezzel egyidőben kell megválasztani a társadalombiztosítási tanácsot is.

A vállalati, üzemi, intézményi, hivatali szakszervezeti tanács és szakszervezeti bizottságának választása.

A szakszervezeti tanács tagjait, a számvizsgáló bizottságot és annak elnökét küldöttértekezleten, titkos szavazással kell megválasztani. Ugyanitt választják meg a küldötteket a felsőbb szervek küldöttértekezleteire. Ezzel egyidőben kell megválasztani a társadalombiztosítási tanácsot.

A szakszervezeti tanács saját soraiból titkos szavazással megválasztja: *a szakszervezeti bizottságot, annak elnökét és titkárát.*

A szakszervezeti bizottság tagjainak, elnökének, titkárának szavazólapra való felvételére *a jelölő bizottság tesz javaslatot.*

Azoknál a vállalatoknál, ahol több telephely van, a küldöttértekezleten biztosítani kell az egyes telephelyek dolgozóinak arányos képviseletét.

Területi bizottságok választása.

A területi bizottságok választása küldöttek útján területi küldöttértekezleten történik. A küldötteket az alsóbb szakszervezeti szervek vezetőségválasztó értekezletein választják meg.

A területi küldöttértekezlet megválasztja titkos szavazással a területi bizottság vezetőtestületét, a számvizsgálóbizottságot és annak elnökét. Ezzel egyidőben a kongresszusi küldötteket és az SZMT-ok küldöttértekezletére megadott számban a küldötteket.

A területi bizottság első ülésén — a jelölő bizottság javaslata alapján — *titkos szavazással megválasztja a bizottság elnökét és titkárát,* s ezzel egyidőben megerősíti a munkabizottságok vezetőit.

A küldöttértekezlet napirendje:

1. A középszerv beszámolója a végzett munkáról, annak megvitatása, határozathozatal, valamint azoknak a javaslatoknak összegezése, amelyeket a küldöttértekezlet a *Vasutasok Szakszervezete VIII. kongresszusának, illetve az SZMT-ok küldöttértekezletére javasol.* Emellett a számvizsgáló bizottságnak is be kell számolnia a végzett munkáról.

2. A középszerv tagjainak, valamint a felsőbb szervek küldötteinek megválasztása.

A központi vezetőség választása

A szakszervezet központi vezetőségét, a számvizsgáló bizottságot és annak elnökét, valamint a Szakszervezetek XXII. kongresszusának küldötteit, *a szakszervezet VIII. kongresszusán titkos szavazással választják meg.*

A megválasztott központi vezetőség azonnal megtartja első ülését, ahol *titkos szavazással megválasztja a szakszervezet elnökségét, elnökét, alelnökét, főtitkárát, titkárait* és megerősíti (megbízza) az osztályvezetőket és a szakszervezet lapjának felelős szerkesztőjét, valamint a központi vezetőség tagjaiból létrehozott munkabizottságok vezetőit.

A kongresszus napirendje:

1. A központi vezetőség beszámolója a két kongresszus között végzett munkáról. Határozati javaslat és a szakszervezetek XXII. kongresszusának továbbítandó javaslatok. A számvizsgáló bizottság jelentése. A beszámolók és javaslatok feletti vita és azok jóváhagyása. A központi vezetőség beszámolóit és a javaslatokat a központi vezetőség terjeszti elő. A beszámoló írásos és szóbeli kiegészítőből áll.

2. A vezető szervek és küldöttek megválasztása.

Új zenei évad a jubileumok jegyében

Alig néhány hónapja fejeződtek be a *Budapesti MÁV Szimfonikus Zenekar* megalakulásának 25 éves ünnepségei, máris új, hétköznapi gondokkal terhes a második negyedszázadot nyitó 26. év. A feladatok és problémák azonban az évek során megváltoztak: amíg az első években döntően az üzemi és vidéki kultúrtevékenység ellátása jelentette a legfőbb gondot, *ma már a fejlettebb és igényesebb művészi követelmények magasszintű szolgálata a cél.*

Magasabb igények

A vidék zenekultúráját ez idő szerint öt nagy vidéki városunk állandó szimfonikus együttese — ezek egyikeként a *Debreceni MÁV Filharmonikus Zenekar* — látja el, s így a Budapesti MÁV Szimfonikusok a méreteiben és színvonalában jelentős mértékben megnövekedett fővárosi zenei igényeket elégítik ki. *Az elmúlt évad 92 hazai koncertje közül 53-ra Budapesten került sor.* Az említett strukturális változást találóan szemlélteti a közelmúltban kiadott két programfüzet mottója. Az első 25 év a *„Legyen a zene mindenkié"* kodályi felhívással a zene széles körű megismertetésének és megkedveltetésének kultúrmisszióját teljesítette. A második, a jubileumi kiadvány viszont már a következő évtizedekre előremutatóan, a *„Hallgass a zenére"* shakespeare-i szavakkal a magasabb rendű zeneélvezetre irányítja a MÁV szimfonikusok hallgatóságának a figyelmét.

Az 1970—71-es zenei idény elsősorban a jubileumok jegyében és ezekkel a magasabb igényekkel lép fel. A zenei világ idén ünnepli *Beethoven* születésének 200. és *Bartók Béla* halálának 25. évfordulóját. Az évek óta megszokott és megkedvelt péntek esti vasutasbérlet műsorában a Beethoven-centenáriumra tekintettel *csaknem valamennyi szimfóniáját — a kilenc közül hetet — hallhatjuk majd.* Ugyanakkor Bartók legjelesebb zenekari műveinek bemutatásával, köztük 1971. február 19-én önálló Bartók-estel adózik a zenekar az 1945. szeptember 25-én elhunyt nagy mester emlékének. Itt jegyezzük meg, hogy a múlt évben *az együttes Beethoven mind az öt zongoraversenyét előadta,* ami önmagában is kivételes teljesítménynek tekintendő.

Kultúrnevelő hivatás

A vasutas zenekarnak jut évek óta az a megtiszteltetés, hogy a *budapesti művészeti hetek* keretében megrendezésre kerülő nemzetközi zenei verseny győzteseinek bemutató hangversenyét megtarthassa. Az őszi zenei heteken való közreműködés, de még inkább az említett bemutató koncertek ebben az időszakban — évről évre — *a MÁV Szimfonikusokra irányítják az érdeklődő zenei világ és a szakértők figyelmét,* hiszen ezekről a versenyekről kerülnek ki a hazai és nemzetközi zenei utánpótlás legkiválóbbjai. Az idén az első két bérleti hangverseny keretében kerül sor a *XI. budapesti nemzetközi zenei verseny* oboa- és klarinétgyőztesének bemutatójára. Korábban innen indult el *Bartha Alfonz* és *Hamary Júlia* művészi pályafutása is, hogy csupán két kiemelkedő művészt említsünk.

A műsor-összeállítás, a külföldi meghívások egyre növekvő száma, a mind sűrűbb hazai fellépések stb. gondjairól beszélgetünk *Pécsi István* karmesterrel, akinek emlékezetes tavaszi *Psalmus*-produkciója — a 25 éves jubileumi hangversenyen — ma is fülünkben cseng még. A magas művészi mérce és a nagy igénybevétel ellenére *sem fejtik meg a zenekar kultúranevelő hivatását.* A nagyvárosok helyett most a kisebbeket keresi fel, hogy a zene valóban mindenkié legyen. Az idei szezonban a MÁV-szimfonikusok *minteay 30—40 fővárosi színvonalú előadás élményében részesíti a vidék közönségét.* Elmondta azt is a zenekar karnagya, hogy mind nagyobb sikereket ér el a zenekar külföldi vendégszereplései során is, s ezzel nemzetközileg ugyancsak értékes szolgálatot tesz a hazai zenekultúrának.

A színvonal kötelez

Visszatérve az idei tervekre, ebben a koncertszezonban olyan kivételes élményekben lesz részünk, mint a kiváló Vivaldi-szakértő, *Angelo Ephrikian* személyes vezényletével előadásra kerülő Vivaldi-est. Az oratóriumirodalom gyöngyszeme Haydn: Teremtése, *Pécsi István* vezényletével és — a sajnos ritkán hallható — Brahms: Német requiem, *Lukács Miklós* irányításával. Emellett számos a klasszikus, romantikus és — bár kisebb számban — a modern zeneirodalom legkiemelkedőbb alkotásai.

A műsorösszeállítás, a rádiószereplések, a vidéki és külföldi meghívások, a repertoár folyamatos bővítése, a számtalan próba mind megannyi gondot, problémát és fejtörést jelent, mert: *a színvonal kötelez.*

Dr. Csillag Ferenc

A tizedik választás előtt

A *„Szeged-expressz"* percnyi pontossággal érkezett a „hírös" város, Kecskemét állomására. *Bokor Henriket,* a szakszervezeti bizottság titkárát az állomásfőnök irodájában találjuk.

— *A párt- és a szakszervezeti vezetőkkel minden reggel „haditanácsot" tartunk* — mondja az állomásfőnök. — A megbeszélésen a reszortosok beszámolnak az elmúlt napi munkáról. Az előző napi értékelés után én ismertetem a napi feladatokat, majd megvitatjuk a megoldás módját. *Megnyugtató érzés egy szolgálati vezetőnek, ha elgondolásait, terveit a mozgalmi szervek vezetői is helyeslik.* Az évek során olyan jó munkakapcsolat alakult ki a gazdasági vezetés és a mozgalmi szervek között, amelyet ma már nélkülözni sem tudnánk. Előfordul — mint például ma is —, hogy vitatkozunk, de egyetlen egyszer sem fejezzük be úgy a tárgyalásokat, hogy bárkiben is tüske maradna.

Az utolsó választás előtt

A beszélgetést a szakszervezeti bizottság irodájában folytatjuk. A tizedik választás előtt álló szakszervezeti bizottsági titkárt nem könnyű szóra bírni. Láthatóan keresi a szavakat, amikor munkájáról, a küszöbön álló szakszervezeti választásokról érdeklődünk.

— Sajnos, nekem ez lesz az utolsó választásom. A következőnél mint aktív vasutas már befejezem a munkámat — kezdte a beszélgetést. — Ilyenkor az ember elkerülhetetlenül számot vet önmagával. Nem részletes számvetés ez, hanem végleges. *Jól csináltam-e? Hol hibáztam? Hogyan tennék, hogyan cselekednék, ha újra kezdhetném?* Ilyen és ehhez hasonló kérdések tornyosulnak bennem. Az önmagunkkal szembeni magas mérce segít a munkában. A párt, s a gazdasági vezetők igenlése, partnerkénti elismerése, a dolgozók bizalma mind megannyi fokmérője munkánknak, mégis van egy ilyen „önvizsgálat", ami bizony erősebben górcső alá veti a végzett munkát, mint bárki és bármi más.

— *1948-ban választottak bizalminak itt az állomáson* — folytatta. — *Először a raktári dolgozók, majd a vonatkísérők ügyes-bajos dolgait intéztem. Jól esett a bizalom.* Ebben az az időben a bizalmi munka sokkal látványosabb volt, mint ma. A munkaverseny-mozgalom szervezése és egyéb feladatok mellett sok népszerűtlen feladatot is meg kellett oldanom, *de hát örökké nem lehet az élet napos oldalán járni.*

Ha a tagság is úgy akarja

1953 tavaszán több vezető is elbeszélgetett velem, jártak nálam a központból is. Nem sejtettem, mit „forralnak", csak később tudtam meg, hogy az állomás nagy létszámára való tekintettel függetlenített szakszervezeti titkárra van szükség. Mikor feltették a kérdést, hogy vállalnám-e, csak annyit mondtam: *ha a tagság is úgy akarja, én vállalom.*

A tagság mellette szavazott. Azóta minden választáson kiérdemelte a bizalmat, amellyel soha sem élt vissza.

— *Az elején nehezen ment a munka. Abban az időben ugyanis az alapszervezeteknél nem volt kollektív vezetés, az szb-titkárt tekintették a szakszervezeti bizottságnak.* Számtalanszor előfordult, hogy olyan kérésekkel jöttek, amelyeket képtelenség volt megoldani. Találkoztam olyan dolgozóval, aki a hosszas beszélgetés után azt mondta: *„Tudtam előre, hogy kérésemet nem lehet teljesíteni, de olyan jó volt róla valakinek beszélni."*

Más módszerekkel

A rendkívül példamutató életfelfogás, a nehézségeken való győzni akarás segítette abban, hogy már nem éppen fiatalon, *51 éves korában elhatározta, hogy leérettségizik.* Az elhatározást tett követte és 1967-ben érettségi bizonyítványt szerzett.

— A rohanó élet, az ugrásszerű fejlődés nemcsak azt követeli meg a funkcionáriusoktól, hogy az áldozatvállalásban élenjárjanak, hanem tudásuk fejlesztését is — vallja. — A vasút korszerűsítése törvényszerűen előírja, hogy egyre képzettebb vezetők irányítsák a munkát. *A gazdasági vezetőkkel nekünk is lépést kell tartanunk.*

Az emlékek tengeréből visszakanyarodunk a jelenbe.

— *Nem lennék őszinte, ha azt mondanám, hogy ugyanúgy bírom az iramot, mint régebben.* 628 dolgozó tartozik hozzám. 4 műhelybizottság és 38 bizalmi. Három szárnyvonal és a két szomszéd állomás: *Katonatelep és Városföld* nem kis problémát jelent. Az idő, sajnos, eljár. Fáradékonyabb lettem, több pihenő szükséges. Ezzel nem azt mondom, hogy az önmagammal szembeni követelmény kevesebb. Csak a módszereim mások. Még nagyobb önállóságot biztosítok a szakszervezeti bizottsági tagoknak, műhelybizottságoknak, bizalmiaknak. Az évek során jól kiépített aktívahálózat ma már nagyobb feladatok megoldására alkalmas.

Sz. Tóth András

Megtisztelő meghívás

A *Vietnami Demokratikus Köztársaság* megalakulásának 25. évfordulója alkalmából szeptember 2-án ünnepi ülést tartott az *Országos Béketanács,* a Parlament Vadásztermében. A Keleti Vontatási Főnökség *Ho Si Minh* nevét viselő mozdonyfelvigyázó szocialista brigádja abban a megtiszteltetésben részesült, hogy meghívták az ünnepi ülésre. A brigádot négyen, *Nándori Sándor* mozdonyfelvigyázó brigádvezető, *Kulicskó Lajos, Márton János* és *Németh Sándor* brigádtagok képviselték.

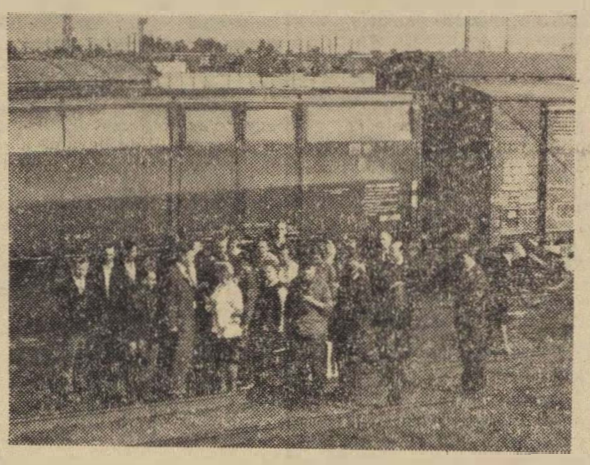
Az ünnepi ülés számos felszólalója közül *Irina Levcsenkó,* a Szovjetunió hőse, a szovjet béketanács elnökségi tagjának megható felszólalása volt legnagyobb hatással a brigád tagjaira. *Ő személyes vietnami élményeit és tapasztalatait ismertette.* Szólt a szabadságáért és függetlenségéért, az imperialista elnyomók ellen fegyveresen harcoló hős vietnami nép mérhetetlen szenvedéseiről és hősi helytállásáról.

Az ünnepi ülés után olyan nem várt kitüntetésben részesült a brigád, melyet bizonyára maradandó emlékként fognak megőrizni. A vietnami delegáció, vezetőjükkel *Ngiem Knau Tem* elvtárssal az élén fogadta a brigádot. A brigádnaplót átvéve, nagy érdeklődéssel lapozták és különös figyelemmel nézték a napló kezdő lapját díszítő ceruzarajzot, amely *Ho Si Minh* elvtárs arcképét ábrázolja. Barátságos szavakkal érdeklődtek a brigádmozgalom célja és jelentősége felől, majd a küldöttség vezetője beírt a naplóba.

Bejegyzését dedikálta a delegáció valamennyi tagja.

N. S.

Szovjet vasutasok Ferencvárosban



A szovjet vasutasok a vonatok rádióval történt átvételének módszerével ismerkednek a Nyugati rendezőben.

(Laczkó Ildikó felvétele)

A ferencvárosi vasúti csomóponton gyakori vendégek a hazánkba látogató külföldi vasutasdelegációk, csoportok. Szeptember 21-én *szovjet vasutasokat* fogadtak az állomás gazdasági és mozgalmi vezetői. A vendégeket, akik a Moszkvától északra levő vologdai vasúti csomópontot teljesítenek szolgálatot, *Berendi Tibor* állomásfőnök tájékoztatta az ország legnagyobb rendező-pályaudvarának munkájáról. A vendégek a tájékoztató után végigjárták a nyugati, a keleti és a gubacsi rendezőt, s nagy érdeklődéssel figyelték magyar kollégáik munkáját.

A látogatás baráti beszélgetéssel ért véget a ferencvárosi csomópont Péceli úti *November 7.* klubjában.

A kultúra nyomában Hatvanban

Kívülről egy cseppet sem mutat derűs képet a hatvani vasutasok *Liszt Ferenc* kultúrháza. Az öreg építménynek itt is, ott is feslett a „ruhája". Az udvaron néhány fiatal fejelgeti egymásnak a labdát. Bent, nyugdíjasok beszélgetnek. Jó a hangulat. Úgy érzi a belépő, hogy itt mindenki otthon van.

Tellér Sándort, a kultúrház igazgatóját is a beszélgetők között találjuk. Nem sokkal később *Kiss József* kultúrfelelős is hozzánk csatlakozik. Meg sem várva a kérdést, szóba hozza a tatarozást.

— *Kétszázezer forintot kértünk, reméljük, megkapjuk és megvalósíthatjuk régi elképzelésünket.* Igyekeznünk kell, mert a hárommilliós költséggel felépített cukorgyári kultúrház egyre több vendéget hódít el.

1969-ben 189 ezer forint összbevételünk volt — mondja Tellér Sándor. — *Pénzünk van az üzemeltetésre és kisebb beszerzésekre, de az épület rendbehozásához, korszerűsítéséhez már nagyobb összegre volna szükség.*

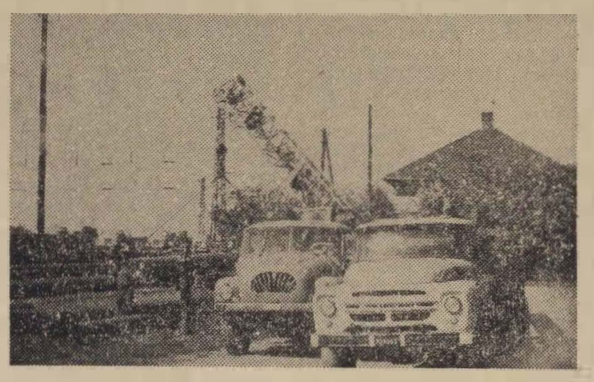
Dolgozóink megbarátkoztak az ismeretterjesztő előadásokkal. Népszerűek a munkásakadémiák. A méhészek javaslatára mezőgazdasági szakcsoportot alakítottunk. Sikeresen működik a fotószakkör, a szimfónikus zenekar és a színjátszó csoport. Nagy sikere van a táncrendezvényeinknek. Fiataljaink azt szeretnék, ha naponta fellépne Hatvanban egy-egy fővárosi zenekar. Legutoljára a *Metró-együttes* muzsikája verte fel a környék csendjét.

— gergely —

A Körvasút kapujában

Havonta 2400 kocsileadás — Meggyorsult az elegyáramlás

Rákosszentmihály állomás régi felvételi épülete, valamikor a múlt században épült. A néhány vágány, az alacsony épülettel, kis állomás jelleget kölcsönöz. Valóban kicsi is, de a munka, amit az állomás dolgozói végeznek nagy jelentőségű. Rákosszentmihály előállomás-átbocsátó *Rákosrendező, Angyalföld, Rákospalota, Szob, Kőbánya-felsőn* át *Ferencváros*, majd *Rákoson* át *Miskolc* felé. A körülötte levő nagyállomások és általában a Körvasút lázgörbéje, ahogy itt mozognak a vonatok, úgy mozog a magyar vasút szíve: a Körvasút.



Autódaru segítségével könnyű és biztonságos az acélcsövek rakodása

(Gergely József felvétele)

Villan a jelző

Molnár István felügyelő, állomásfőnökkel járjuk az állomást. Őszibarack- és szőlőszállítmány mellett haladunk el, a 152-es számú Bulgáriából érkező vonat áll a III. vágányon és vár a menetirányító rendeletére, mert *Rákospalota—Újpest állomás* a szobi vonalon levő vágányzárak miatt nem tudja fogadni.

Zelena Judit intéző, forgalmi szolgálattevő, kezében vonatmenesztő tárcsával, indítani készül a 3150 sz. vonatot, amely Rákosrendező állomásra megy. *Villan a jelző és mintha szerkezeti függésben lenne a jelző fénye és a villanygép indító karja, máris indul, rándul a vonat.*

A 3294-es tolatós ezekben a percekben érkezik 25 leadási kocsival, melyeket az állomás különféle ipartelepeire vagy iparvágányaira kell majd beállítani. *A forgalmi szolgálattevő katonásan rendelkezik. Csak néhány percig tart a vonatvezető előkészítő munkája és máris kezdődik a tolatás.* Könnyű érzékelni ennek a kis állomásnak a nagy jelentőségét. Rákosrendező felől 411-es gőzössel egy nagy, nehéz vonat érkezik és halad át nagy erőlködéssel Kőbánya-Felsőn át Budapest—Ferencváros-állomásra, hogy ott a Rákosrendezőn összegyűlt és legurított Duna balparti elegyet végleges és a küldemény irányának megfelelő helyre, vágányra rendezzék.

— *Még van egy szabad vágány* — mondja a forgalmi szolgálattevő és mutat a II. vágányra —, *de már erre is tolat az ipartelepi menet.* Egyébként nem ritka az ilyen helyzet. Néhány nappal korábban teljesen tele volt az állomás. Az V. vágányon négy órát várt engedélyre a 3251-es számú ferencvárosi vonat. A IV. vágányon egy Miskolc felé tartó vonat állt gép nélkül. A III. vágányon egy szobi vonat várt ugyancsak gépcserére. A II. és egyetlen maradék vágányon pedig a 3295-ös számú tolatós vonat elegye állt, azaz várt feldolgozásra. *Mindennapos kép a telitettség. Különösen a reggeli órák vezedelmesek, amikor Rákospalota—Újpest a szobi vonal személyforgalma miatt 5 és 7 óra között nem fogadja a vonatokat.* Ilyenkor csak a TEEM-vonatok mehetnek, azokat még a személyvonatok rovására is elviszi a menetirányító — mondja a fiatal forgalmi szolgálattevő.

Nincs kocsihiány

Amíg beszélgetünk, a 152-es számú gyümölcsvonat engedélyt kapott, indul. Ahogy gördülnek a kocsik, úgy görgeti szét a belőlük kiáramló szőlő- és őszibarackillatot.

Molnár István állomásfőnök érdekes dolgokat mond a forgalmi szolgálattevő által említett helyhiányról.

— *Igen jó viszonyban vagyunk a Ferroglobus-gyárral. Olyankor, amikor tele van az állomás, az ipartelepi vágányokon a gyár engedélyével tolatjuk és rendezzük szét a leadási kocsikat. Akad itt munkája a tolatós vonatoknak, ugyanis havonta átlagosan 2400 kocsileadás érkezik. Az a szerencsénk, hogy a leadásos kocsik mennyisége — általában — megegyezik a feladásos kocsik mennyiségével. Így nálunk nincs kocsihiány, s jól teljesítjük a rakva-rakott-mozgalmat.* Tartalékmozdonyunk nincs, helyettük a tolatós fordák végzik a munkát. Ha minden jól megy, négyszer jelennek meg naponta az állomáson. Az a baj, hogy gyakran késnek, de az is előfordul, hogy elmaradnak. Ettől függetlenül nagymértékben csökken a vonatok feltartóztatása, tehát meggyorsult az elegyáramlás. Az igazgatóság III. osztályának közbelépésére javulóban van a tolatós fordák mozgása is.

Csökkent a rakodási idő

— *Az állomás és a vállalatok között évek óta jó a kapcsolat* — vette át a szót *Pere János*, a szakszervezeti bizottság elnöke. — *Ennek is része van abban, hogy az előírt, 16 órás kirakodási időt 13 óra alatt teljesítjük, ami havonta 7200 kocsiórát jelent.* Mi, ezt is szeretnénk 10—11 órára csökkenteni. Ehhez az kell, hogy a tolatós fordák jobban, rendesebben járjanak és ne maradjanak el. Arra is büszkék vagyunk — mutatja Pere János a kimutatást —, hogy az évi 198 ezer tonna elszállítandó árumennyiséget már csaknem elértük. Számításunk szerint *az év végére 220 000 tonna árut fogunk elküldeni Rákosszentmihály állomásról.*

Az állomásfőnök kerékpárra ül és hol az egyik, hol a másik végén jelenik meg az állomásnak, hogy a rakodásokat szorgalmazza, vagy a tolatást irányítsa. Rákosszentmihály-állomáson, mint egy nagy kaleidószkópban, folyton változik a kép. Érkeznek, indulnak, áthaladnak a vonatok a *Körvasút kapujában.*

Gergely József

„Libegő" a Mátrában és a Badacsonyban

A főváros új szenzációja, a „libegő", nem sokáig lesz egyedülálló az országban. A *Győr-Sopron Ebenfurti Vasút* 1971 tavaszán ugyanis megkezdi az ország második drótkötélpályájának építését *Mátraházán.* A mátrai „libegő" több mint két kilométer hosszúságban a jelenlegi autóbuszmegállótól a Kékestetőre szállítja majd a kirándulókat. Végállomása a tv-toronytól mintegy 50—60 méternyire lesz. *A pálya építésével egyidőben a GYSEV 250 személyes turistaszállót is épít a végállomáson.* Mind a „libegő", mind a turistaszálló építését még 1971-ben befejezik.

Jövőre a GYSEV *Badacsonyban* is megkezdi a vasútállomástól a *Kisfaludy*-házig vezető egy kilométer hosszú drótkötélpálya építését. Itt a kétszemélyes „libegők" helyett több személyt befogadó zárt fülkék közlekednek majd. Ennek a pályának az építése 1972 elején fejeződik be.

Egy vezérigazgatói elismerés és ami mögötte van

A *Hídépítési Főnökség* központjának dolgozói most igazán elmondhatják magukról, hogy stílszerű környezetben dolgoznak. Hiszen a *Mexikói úton* levő telephely egyemeletes irodaépülete szinte eltörpül a *Kacsóh Pongrác* úton épülő vasúti felüljáró mellett.

Bár a felüljárót nem ők építik, de az ottani munkálatok mégis elég gondot okoznak a főnökség vezetőinek. Nem mintha nem örülnének az új felüljárónak és a gyorsan kiépülő rendezett környezetnek. A baj az, hogy a főnökség nem tud terjeszkedni. A vasútvonal, a BVSC sporttelep és a most készülő új autóút szinte abroncsként fogják közre a főnökséget.

Szerencsére azonban a fővárosi „helyszűke" nem befolyásolja az ország más területein dolgozó hídépítők kiváló munkáját. A kiváló jelző egyáltalán nem tűnik túlzottnak, ha megismerkedünk a főnökség első féléves munkáját jelző néhány adattal. *Befejezett teljes termelési feladatukat 109,4 százalékra, termelékenységi tervüket 100,1 százalékra teljesítették.*

Az 1970 első félévére engedélyezett bértömegből 705 ezer forintot takarítottak meg. Ennek egy részét pontosan *420 ezer forintot a kiváló munkát végző dolgozók anyagi elismerésére fordították.* Nem jelentéktelenek a következő adatok sem: a 34 millió 469 ezer forint értékű munkából — amit az első félévben elvégeztek — *csak 300 forint minőségi hiány adódott.* Június 30-ig elérték az egész évi nyereség 70,3 százalékát.

Az árvíz csak kismértékben befolyásolta a hídépítők munkáját. De még így is akadtak szállítási és anyagellátási problémák. Ezek azonban, akár a már hagyományosnak mondható létszámhiány, nem tudták károsan befolyásolni a nagyobb feladatok elvégzését. Közmegelégedésre dolgoztak a *Kőér* és *Száva* utcai vasszerkezeti hidak átépítésén és jelenleg is jól dolgoznak, a Rákos—Újszász, valamint a pécsi vonalon.

Nem véletlen tehát, hogy a Hídépítési Főnökség, amely eddig 12 ízben érte el az élüzem szintet, s számtalan kitüntetést kapott, *az 1970 első félévi munkájáért vezérigazgatói elismerésben részesült.*

Zs. J.

Végállomás a Duna mentén

Paksi tapasztalatok a GB-határozat nyomán

Paks — igazi végállomás. A Duna mentén haladó vasúti pálya építését annak idején itt abbahagyták, s talán örök időkre csonka maradt a vonal. Az elmúlt napokban Paks állomáson jártunk és arról érdeklődtünk: *mi újság, milyen gondok, feladatok foglalkoztatják az állomás dolgozóit?*

— *Ugyanaz a munkánk, mint másutt a vasutasoknak* — mondja *Molnár József* főintéző, az állomás vezetője. — *Pontosan, hiba nélkül lebonyolítani a forgalmat az utazóközönség és a fuvaroztatók megelégedésére.* Újságolni talán csak azt tudnám, hogy a dunaújvárosi vontatási főnökség villamosműhelyének szakemberei éppen most jártak itt: *felmérést végeztek, hogy még ebben a hónapban befejezhessék a rakodóvágányok világításának korszerűsítését.* A Gazdasági Bizottság határozatának szellemében ezzel is elősegítjük az éjszakai rakodásokat, biztosítjuk a zavartalan munka feltételeit.

Rakva jönnek, rakva mennek...

Az állomás teherforgalmára jellemző, hogy a múlt hónapban 577 leadási kocsi érkezett 5962 tonna áruval. Ezek legtöbbje ismét megrakva távozott, s 6044 tonna volt az elfuvarozott rakományok súlya. Ebből is látszik, hogy kocsiintézőségi szempontból Paks önellátó: *csak a rakva érkezett és kiürített vagonokból fedezheti kocsiigényeit.* A teljesítmény nagyságát méginkább érzékelhetjük, ha figyelembe vesszük, hogy a vonali tengelynyomás korlátozott, és hogy rendkívül szűk a rakodáshoz felhasználható vágányok befogadóképessége. *Szorgalmas, ügyes, gyakorlott vasutasok nélkül nehezen lehetne zökkenőmentesen megoldani a szállítási feladatokat.* De hát ezekben a tulajdonságokban itt nincs hiány.

— Milyen a viszony a helybeli vállalatokkal, a fuvaroztató felekkel?

— *A GB-határozat érvénybe lépése óta nem lehet panaszunk még a Tolna megyei Gabonafelvásárló Vállalat kenyerőüzemére sem, pedig ez fizette korábban a legtöbb kocsiálláspénzt.* Az érkezett kocsik 70 százalékát mindig nagy késésekkel ürítették ki. Most már éjjel-nappal rakodnak. Bár gépesíteni a vállalat nem tudott, hathatós belső intézkedésekkel segített önmagán.

Teljes a szervezettség

A *paksi konzervgyárral* korábban sem voltak bajok, mivel szállítási osztálya — a gyár dolgozói közül kijelölt „állomásfelelősök" útján — szoros kapcsolatot tart a vasutasokkal. Látogatásunk napján például 18 kocsi érkezett a gyár címére, s kiürítés után 12 vagont nyomban meg is raktak konzervekkel. Ebből hét kocsit külföldre. A legtöbb szállítmányt ők kapják, s a feladott áruk zöme is a konzervgyárból származik.

— Leginkább a *Tolna megyei Építőipari Vállalat* betonüzemét dicsérhetjük — mondja az állomásfőnök —, mert még soha nem kellett kocsiálláspénzt fizetnie. Naponta átlagosan 8—10 vagonja van, s elég egy szó: *embereik máris rakodásra készek. Még csak azt sem kötik ki, hová állítsuk ki a kocsikat.* Mi persze, a lehetőségekhez képest messzemenően igyekszünk figyelembe venni minden fuvaroztatónk érdekeit, így az övékét is. Ezt tapasztalatból tudják.

— *Igen, pontosan, lelkiismeretesen. dolgozik állomásunk személyzete* — kapcsolódik a beszélgetésbe *Várhegyi József* árupénztáros, a vonali szakszervezeti bizottság összekötője, illetve főbizalmija. — *Az szb Dunaújvárosban székel, kapcsolatunk kifogástalan.* Így már csak ezért is természetes, hogy Pakson kivétel nélkül mindenki tagja a szakszervezetnek. A főbizalmi ismeri az embereket, gondjaikkal együtt, hiszen 26 éve dolgozik ezen a helyen. Volt már sokféle funkciója, s jelenleg is tagja a vezetőségnek.

— *Nem olyan nehéz munka az enyém, mert mások is segítenek* — jegyzi meg szerényen. — Ifjú *Vilmányi Vince* forgalmi szolgálattevő szocialista brigádjába mind a 15 állomási dolgozó beletartozik. A brigádvezető most éppen szabadságát tölti, s szolgálatban tartalékosunk — az édesapja — helyettesíti.

— *Nemcsak a fiam, hanem a lányom is vasutas* — szól közbe idős Vilmányi Vince. — *Nálunk tanult, de most Nagykanizsán szolgál, mivel oda ment férjhez Novák Ferenc vonalfőnökségi tartalékoshoz.*

Kedvező mutatók

S így, sorban ismerkedünk Paks állomás vasutasaival, köztük a „leghűségesebbekkel" és a „legifjabbakkal": *Haag József* málházóval, a tisztképzőre készülő *Katona Sándorral, Fritz János* váltóőrrel, az egyetlen —, de már hét éve itt dolgozó — nővel: *Rajnai Józsefné* forgalmi szolgálattevővel, aki kétgyermekes édesanya, a férje pedig a helyi pályamesteri szakasz vezetője. Szóba kerülnek ezenkívül a vontatás és a vonatkíséret állandóan ide vezényelt dolgozói is, akik ugyan *Dunaújváros* létszámába tartoznak, ám a munka szempontjából — és lakhelyük szerint — vitathatatlanul paksiak: *Sztankó István, Horváth János* tehervonatos mozdonyvezetők, *Richter János, Keller István, Koós János* vonatvezetők és a hozzájuk beosztott vonatkísérők.

Az egész kollektíva közös munkájának eredménye a gyors kocsiforduló, a vonatok menetrendszerűsége, a kocsikihasználási szint 102 százalékos teljesítése és az egyéb mutatók kedvező alakulása.

K. J.

Szénvonatok Szabolcs-Szatmárba

Befejezéséhez közeledik az építőanyag-szállítás az árvízsújtotta Szamosközbe. Júniustól szeptember közepéig körülbelül egymillió tonna építőanyag került a fogadó állomásokra. A felszabadult kocsikat most a borsodi szénbányákhoz irányítják. *Szeptember 15-től megkezdték Berentéről a tüzelőszállítást. Naponta 1000—1500 tonna szenet visznek Szabolcs-Szatmár árvíz sújtotta területeire.* Ez is nagy feladatot hárít a vasútra. A tél beálltáig ugyanis közel negyvenezer tonna szenet kell szállítani a mátészalkai és a fehérgyarmati járás TÜZÉP-telepeire.

Az építőanyag- és a tüzelőszállítás lebonyolításában megfeszített munkát végeznek a debreceni és a miskolci vasútigazgatóság dolgozói. Különösen azok, akik az árvíz levonulása óta részt vesznek a munkában.

Ahol „stafétáznak" a mozdonyok

Mohácson is meggyorsult a rakodás

Mohács a 40-es fővonal végállomása. Az út innen csak közúton, vagy a Dunán folytatható. A nagy nemzetközi víziút mostanában kevés munkát ad az állomás dolgozóinak, bár jelentős a MAHAJOSZ homokszállítása. *1969-ben mintegy 8000 tonna folyami homokot raktak át vasúti kocsikba, az idén már szeptemberre túlhaladták ezt a mennyiséget.* Sokat segített ebben az építőipari vállalatok által bérelt Sap kocsik felhasználása a homokszállításhoz. A kocsihiány áthidalását teszi lehetővé, hogy egy-egy ilyen kocsiba homokból 40—50 tonna, vagyis két vasúti kocsira való mennyiség berakható.

Szorgalmasan dolgoznak

— *A kapacitás maximális kihasználására való törekvésünk eredménye, hogy szállítási tervünket eddig 105 százalékra teljesítettük* — mondta *Sárdi Ferenc* állomásfőnök, aki március óta irányítja Mohács állomás munkáját. — Kocsikihasználási eredményünk is jobb az „Élüzem" szintnél, mert biztosan tartjuk a 100 százalékot. Egyedül a kocsitartózkodásban maradunk el a követelménytől, a 86 százaléktól. Igaz, nem sokkal, hiszen az eddigi átlagunk 85,66 százalék.

— Mi az oka ennek?

— Az év eleje óta nálunk is megszüntek a mentesítési idők. Azt azonban ma sem tudjuk elérni, hogy mindegyik kiürített kocsi azonnal megrakásra kerüljön. *Alkalmazkodnunk kell a fuvaroztatók igényeihez.* Úgy vélem, még mindig kifizetődőbb, ha néhány órát várakozik a kocsi, de a következő vonattal már megrakottan indíthatjuk.

Mohács állomásnak nincs külön tartalékja, mégis alig van a napnak olyan órája, amikor a legyezőszerűen szétnyíló vágányok valamelyikén ne tolatna egy mozdony.

— *Vonatgépek dolgoznak nálunk, itt adják egymásnak a „stafétabotot"* — jegyezte meg az állomásfőnök. — A 424-es gép, amelyik 4,09 órakor érkezik a 2998-as tehervonattal, csak 17 órakor indul vissza Pécsre a 2999-es számú vonat szerelvényével. Addig bőven van ideje arra, hogy ellássa nálunk a tartalék feladatkörét. Délutánra azonban újabb gépet kapunk a 2934-es vonattal. Kocsirendezőink munkájában nincs is fennakadás. A legjobb eredményeket *Boros Gyula* és szocialista brigádja éri el *Molnár Károly* forgalmi szolgálattevő irányításával. *Péter István* tolatásvezető szocialista brigádja is kiválóan megállja a helyét. Ők *Hortobágyi Gábor* forgalmi szolgálattevő túrjához tartoznak.

Csak a kezdet volt nehéz

— Van-e javulás a szállító felek, s partnerek rakodási készségében?

— *A gazdasági bizottság határozata nálunk is megtette a hatását... Augusztus 15-e után csak az első két hét volt nehéz. Naponként 4—6 kocsit kellett kényszerben kiraknunk az állomási dolgozókból szervezett brigádokkal.* Azelőtt tíz kocsi kirakása is elhúzódott a következő napra, mostanában a naponként beállított 40—60 leadási kocsi még aznap kirakásra kerül. A legtöbb vállalat kétműszakot rendszeresített a vasúti rakodásainál és különösen *jól dolgozik a mohácsi AKÖV kirendeltség.* A lovaskocsit elavult szállítóeszköznek tartjuk, most mégis nagy használt veszik vállalataink a Mecseki Fuvarozási Szövetkezet fogatainak. Három üzem részére végzik nálunk az el- és felfuvarozást. *Nem is fizetnek kocsiálláspénzt, amióta a szövetkezettel dolgoztatnak...*

Mohács állomás vezetői felmérték a város ipari üzemeinek a negyedik ötéves terv során várható szállítási igényeit. Megállapították, hogy elsősorban a Farostlemezgyár és a Bútorgyár szállítási igényei növekszenek, de nem sokban marad el majd ezektől a Temaforg, a tárház és a korszerűsített I. számú téglagyár sem. Az állomás már most is időszakos helyhiánnyal küszködik. A feladatok növekedése bővítéssel együttjáró rekonstrukciót sürget.

(L—cz)

Saját zsebére dolgozott a jegypénztáros

A MÁV történetében egyedülálló csalás a Nyugati-pályaudvaron

A rendőrtiszt szobájában egy megtört asszony ül. Arca sápadt. Keze között idegesen morzsolja zsebkendőjét, s mereven, egyhangúan néz maga elé. Talán fel sem fogja tettének súlyát. Családi körülményeire, anyagi helyzetére hivatkozik, magyarázatot, kifogásokat keres, pedig tettére sem magyarázat, sem mentség nem lehet. A vád súlyos: *társadalmi tulajdont károsító, bűnszövetkezetben folyamatosan elkövetett csalás.* Önmagát, s a közösséget károsította meg előre kitervelt módon, bátran és gátlástalanul, mert *Takács Kálmánné* nagyvonalúan csalt, s a lejtőn egyre mélyebbre süllyedt.

Ki ez az asszony?

De nézzük csak röviden, ki is ez az asszony, aki már *két hónap óta a rendőrségi fogda lakója, s a nyomozati jegyzőkönyvek szerint 57 ezer forinttal károsította meg a MÁV-ot.*

Takács Kálmánné 1943-ban került a MÁV-hoz pénztárosi beosztásba. Először a *Keleti pályaudvaron* dolgozott, de mert 1953/54-ben az IBUSZ-jegyekkel visszaéléseket követett el, áthelyezték a *Déli pályaudvarra*, pénztárosnak. *A Déliben 1963-ban 1000 forint hiánya volt, ezért állásából felfüggesztették.* Egyes gazdasági vezetők jóvoltából — mert akkor is rossz családi körülményeire és nehéz anyagi helyzetére hivatkozott —, *rövid idő múlva a Nyugati pályaudvarra került ismét pénztárosnak.* Ez 1964-ben volt. Négy évvel később 1968 novemberében pedig elkezdte azt a nagyvonalú csalást, ami végülis a letartóztatáshoz vezetett.

Takács Kálmánné sógora, *Nagy László*, 50 éves budapesti lakos a *Budafoki Papírgyárban*, mint molnár dolgozik. Ő pillantotta meg először a *MÁV Jegynyomda által a zúzdába küldött teljesen ép (!) jegyköteget, amit egy óvatlan pillanatban a zúzásra előkészített papírok közül kiemelt és a szekrényébe rejtett.* Ezután már gyorsan peregtek az események. Nagy László egy 11 000 forint értékű különböző jegyköteget mutatóba sógornőjének vitt, aki vállalta azok értékesítését. Sőt, arra kérte: *ha van még ilyen jegye, nyugodtan hozza el, mert használni tudja. S Nagy László a következő napon kereken félmillió forint értékű, selejtezésre szánt, de teljesen ép bárcajegyeket hozott ki a Papírgyárból.* Ebből a mennyiségből Takács Kálmánné 108 ezer forint értékű jegyet vett át — elismervény ellenében — sógorától azzal, hogy a Nyugati pályaudvar 1-es számú pénztárában, ahol dolgozott, eladja. Ezzel tulajdonképpen megkezdődött a MÁV történetében egyedülálló csalás.

A pénzen megosztoztak

Takács Kálmánné a jegyeket táskájából saját zsebére árulta. 1970. július 29-én vették őrizetbe, s addig 57 ezer forint értékű jegyet adott el. Legalábbis az általa készített elszámolás — ami szintén a rendőrség birtokában van — erről tanúskodik, mert Takácsné sógorával, Nagy Lászlóval precízen elszámolt. (Nem úgy a MÁV-val!) *Sógorának, egyébként szintén a saját maguk készítette feljegyzés szerint letartóztatásáig 21 ezer forintot adott át.* A többi összeget pedig saját céljaira használta fel. Említést érdemel egyébként, hogy most is rossz anyagi helyzetére, családi körülményeire hivatkozik, akkor, amikor az ő havi keresete 2500 forint, a férjéé, aki a Déli Vontatási Főnökség motorvezetője, 3500 forint. *A négytagú család — idős édesanyja és 14 éves gyermeke — tehát havi 6000 forint, tiszta, legális jövedelemmel rendelkezett.*

Az enyveskezű jegypénztáros bátorságára, gátlástalanságára mi sem jellemzőbb jobban, mint az, hogy amikor a budapesti igazgatóságra berendelték — az 1970. június 20-án megtartott rovancsoláskor „kibukott" 2015,30 forint hiány jegyzőkönyv aláírására, s mert azután dolgozni ment volna — a táskájában — 1454 forint értékű selejtezett jegy volt. *Annyira biztos volt önmagában, s az általa kitervelt csalásban, hogy a pénztár hiányának jegyzőkönyvezésére is magával vitte az illegális úton szerzett jegyeket.* Ez lett a veszte, mert akkor már nemcsak a budapesti igazgatóság illetékesei, hanem a rendőrség is tudomást szerzett hosszú időn át folytatott tevékenységéről. Takács Kálmánnét ott, azon a napon, a budapesti igazgatóság épületéből állították elő és azóta is előzetes letartóztatásban van.

Nem ez volt az első eset

Az ügy kapcsán azonban felmerül néhány gondolat. *Mi indokolta, hogy Takács Kálmánné, aki 1953-tól szinte folyamatosan, valamennyi munkahelyén különböző visszaéléseket követett el, a MÁV-nál töltött 27 éve alatt mindig pénztárban legyen?* Ha egyszer már 1953-ban az IBUSZ-jegyekkel történő visszaélésen rajtakapták, miért nem helyezték más munkakörbe?

A felelősséget nem akarjuk áthárítani senkire sem, hiszen Takácsné egyedül felelős tetéért. De véleményünk szerint *hiba volt az is, — bár ezt semmiféle ügyrend nem írja elő —, hogy a selejtezésre szánt vasúti jegyeket használható állapotban juttatták el a Papírgyárba.* Az igaz, hogy a szállítmányt mindig „elkísérte" a Jegynyomda egy dolgozója, de mint később, a rendőrségi vizsgálat során kiderült, nem egy helyen zúzták a jegyeket, hanem volt, amikor három helyen. Egy ember pedig egyszerre csak egy helyen lehet. Így aztán nem csoda, ha az élelmes molnár és a még élelmesebb pénztárosnő saját pénztárt nyitott a Nyugatiban.

A MÁV Jegynyomdánál azóta levonták a tanulságot. Hamarosan egy aprítógépet vásárolnak, a selejtezett jegyek megsemmisítésére, szétdarabolására. A jövőben a zúzdába csak teljesen használhatetlen jegyeket küldenek. Így kizárt, hogy ilyen csalás mégegyszer előforduljon.

Takács Kálmánné és sógora, *Nagy László* hamarosan a bíróság előtt felelnek tettükért.

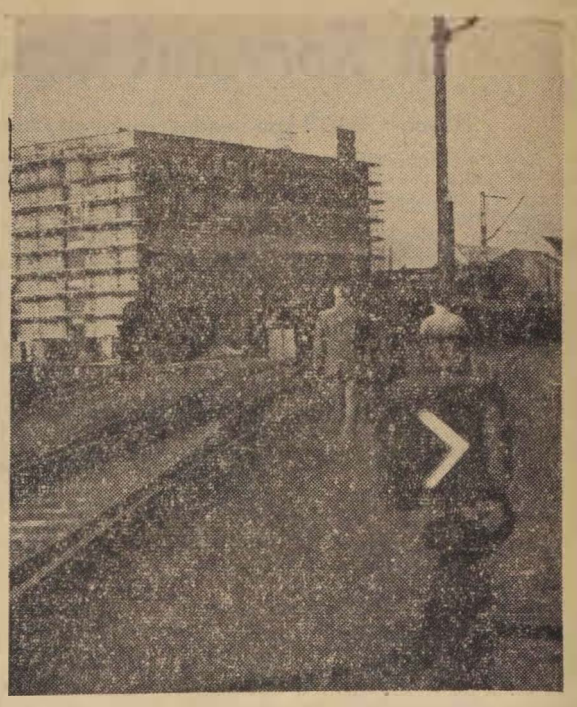
Szerényi József

Tanulmányi úton Norvégiában

A norvég vasutasszakszervezet meghívására szeptember 15—22 között, *Szabó Antal* főtitkár vezetésével vezetőszintű delegáció járt Norvégiában. A delegáció tagjai voltak *Ürögi József* és *Pogács Rózsa*, mindketten az elnökség tagjai.

Hazaérkezésük után Szabó Antal főtitkár elmondta, hogy *a delegációt mindenütt rendkívül szívélyesen fogadták.* A norvég vasutasszakszervezet vezetőivel két alkalommal is folytattak megbeszélést, melyeken mindkét fél egyetértett abban, hogy a kölcsönös tanulmányutak és véleménycserék hasznosak. Fogadta a delegációt a *Norvég Szakszervezeti Szövetség* titkára is, aki a norvégiai szakszervezeti mozgalom helyzetéről adott tájékoztatást.

A magyar delegáció a norvég fővárosban, *Oslóban* egy korszerű járműjavítót, *Bergen* kikötővárosban pedig a főpályaudvart tekintették meg. Mindkét vasúti szolgálati helyen meglepően nagyfokú technikai ellátottság, rend és tisztaság, a járműjavítóban pedig magas színvonalú szociális létesítmények fogadták küldöttségünket.



A ferencvárosi vontatási főnökség rekonstrukciójának első lépcsőjében elkészült az új irodaház, amely magában foglalja az étkezdét, a 210 személyes férfi és 40 személyes női öltözőt, zuhanyozót.

(Laczkó Ildikó felvétele)

— Tizenhat nyugalomba vonult vasutastól köszöntek el a közelmúltban a pécsi vasútigazgatóságon. Dr. Szabó Tibor, az igazgatóság vezetője ebből az alkalomból több évtizedes eredményes munkájukért, oklevelet és pénzjutalmat adott át a nyugalomba vonulóknak.

A társadalmi tulajdon védelme mindnyájunk közös érdeke

A vasutas nyereségét a tényleges szállítási, ipari tevékenység mellett sok más tényező, közte a társadalmi tulajdon védelmének állapota is befolyásolja. Az elmúlt évben például *több mint 25 millió forinttal csökkent a kifizethető nyereség* a tulajdonban okozott károk miatt.

Az idei első fél év is számos tanulsággal szolgált. Úgy tűnik *szoporodott a garázdaság, a járműparkban okozott rongálásból származó kár.* Az első számvetés szerint a lopás, fosztogatás és dázsmálás fél évi károsszege jóval meghaladja a múlt év hasonló időszakára eső károsszeget. A gép- és árurongálás a kíméletlen tolatásból, kezelésből, tárolásból származó árukárok többszázezer forinttal csökkentették a nyereséget. A figyelmetlenség, a szabályok be nem tartásából származó tűz és robbanás okozta károk is több százezer forintos tételei a ki nem fizethető nyereségnek.

Póruljárt tolvaj

Néhány példa a legkirívóbbakból. *Celldömölkre* javításra irányítottak egy tartálykocsit 10 ezer liter gázolajjal töltve. *Záhonyból Zalaegerszegre, Szombathelyen* át olyan *Zetor* küldemény érkezett, melynek szerszámos ládáit kifosztották. *Kecskeméten* fél esztendő alatt a sörküldeményekben ezer üveg törést állapítottak meg, s emiatt több ezer forintos kártérítést kellett a MÁV-nak kifizetni. Ritkán jár a tolvaj úgy mint *Veszprém-külső* állomáson. *Bognár Imre* zirci lakos a lefejtett tartálykocsiban visszamaradt benzinért bebújt és megfulladt a benzingőzben. Többször előfordult, hogy élő állatok estek ki a vagonból a felületes ajtózárás miatt. Rinfuza-lapok helytelen elhelyezése, lyukas padozat és kíméletlen tolatás miatt több száz mázsa ipari, mezőgazdasági termék ömlött a vágányok közé és még pluszköltséggel is csak egy kis része jutott vissza a vagonokba. *Budapest-Nyugati pályaudvaron, Tatabánya-felsőn, Rákospalotán* és még számos állomáson az áru berakása során, kellő éberség hiányában, megdézsmált kartonok, ládák, kötegek kerültek ólomzár alá. Más helyeken pedig nem kerültek ólomzár alá vagonok, s a hiányzókat sem pótolták kellő időben. Erről tanúskodik, hogy *Debrecen állomáson a vasútőrök éber szolgálatukkal, fél év alatt 2423 ólomzár hiányt pótolhattak.*

Éber vasútőrök

A társadalmi tulajdon védelmezése nem kizárólag a korlátozott számú vasútőrök feladata, hanem *mindnyájunk közös érdeke.* A vasútőrök szép példáját adják, — s adták az elmúlt hónapokban is — a közös vagyon őrzésének, védelmének. *Papp István*, a Nyugati pályaudvar vasútőre nemcsak zsebtolvajt, hanem a MASPED egy dolgozóját is rajtakapta dézsmáláson. *Hubert László* ferencárosi vasútőr egy karton lopásra előkészített női cipőt juttatott vissza. *Orbán János* szolnoki vasútőr több mint 20 kg narancs lopáson érte a helyi AKÖV egyik dolgozóját. A pécsi *Németh János* vasútőr a tárolóvágányokon tartózkodó üres szerelvények átvizsgálásakor ért tetten kocsiégőket eltulajdonító két polgári személyt. *Alexi Lajos* debreceni vasútőr az állomáson fülelte le *Sági Sándor* kemecsei lakost, aki 1560 forint értékű árút lopott vasúti vagonokból.

Székesfehérváron 30, Szolnokon több mint 20, Győrben 19, Békéscsabán és Bp. Józsefvárosban több mint 10— 10 ezer forint árukárt előztek meg, vagy ennyi árut mentettek meg az vasútőrök egyetlen hónap alatt. Mindez a vasútőrség és a velük együttműködő vasutasok éberségét, a társadalmi tulajdonért növekvő felelősséget példázza. A vasútőrség tagjai *fél év alatt háromnegyed millió forintra tehető kárt előztek meg, illetve veszélyeztetett árut mentettek meg.* Ez figyelemre méltó eredmény.

A társadalmi tulajdon hatékonyabb védelme minden eddiginél nagyobb figyelmet, éberséget, több határozottságot és egyes dolgozóknál tapasztalható közöny teljes felszámolását követeli. Minden ember közös összefogása, fellépése szükséges a vasúti korszerű mozdony- és kocsiparkjának fokozottabb védelmére. Nemcsak a munkavállalókat, de a nyugdíjasokat, családtagokat, gyermekeket is közvetlen érinti: *mekkora kár származik a társadalmi tulajdonban.*

Hatékonyabb intézkedéseket

A budapesti vasútigazgatóság vezetője a közelmúltban megtartott összevont szolgálati főnöki és vasútőri értekezleten hangsúlyozta: *a társadalmi tulajdon védelmét kis és nagy szolgálati helyen olyan feladattá kell tenni, mint a terv teljesítését, a forgalom lebonyolítását.* Valamennyi szolgálati hely vezetőjének mérlegre kell tenni: ki, hol és mit tehet a vasúti tullajdon hatékonyabb védelméért, a károk megelőzéséért. Érzékenyebben kell reagálni a jövőben a vasútőrök és a társadalmi ellenőrök jelzésére. Hatékonyabban, céltudatosabban kell szervezni munkájukat az egyes vonalakon, vonatokon, tároló vagy fejállomásokon. Széles körű felvilágosító munka szükséges a dolgozók egy részénél tapasztalható közöny felszámolása, a személyes érdek felkeltése érdekében. *Szervezési intézkedések is szükségesek szinte valamennyi szolgálati helyen.*

Eredményeink, a vasút jó hírnevének védelme, az utazás kényelme, az áruszállítás biztonsága érdekében mozgósítsunk mindenkit a kártevők, a dézsmálók ellen.

Kovács János

Jutalomutazás a Szovjetunióba

A vasútüzem területén egyre hatékonyabbá válik a szocialista brigádok tevékenysége a gazdasági feladatok megoldásában, végrehajtásában. A brigádok odaadó munkájával, összefogásával, kezdeményezéseivel ma már nagyon sok szolgálati helyen találkozhatunk. Elsők között vannak a különböző akciók végrehajtásánál. Így volt ez az árvízkárosultak megsegítésére indított mozgalomban, s így van ez a X. pártkongresszus tiszteletére kibontakozott munkaversenyben is.

Az eredmények elérésében nagy szerepe van a megfelelő erkölcsi-anyagi elismerés alkalmazásának. Az elismerés egyik formája a külföldi jutalomutazás, amelyben a MÁV vezérigazgatója részesíti a legeredményesebben dolgozó brigádvezetőket és brigádtagokat.

Szeptember 23-án és 25-én *két csoportban 150 vasutas szocialista brigádvezető és brigádtag utazott 12 napra a Szovjetunióba.* A programban Moszkva és Leningrád nevezetességeinek megtekintésén kívül tapasztalatcsere is szerepel a szovjet vasutasokkal.

Molnár László

A pályamesterek túlmunkája

Megráltás vagy díjazás nélkül nem lehet túlórástatni

1965-TŐL 1970-IG a pályamesterek részére a munkaidőn felül végzett munkáért, továbbá a készenléti és ügyeleti szolgálatért — a túlmunka és a készenlét tényleges mértékétől független — *egyösszegű átalányt állapítottak meg.* Az átalány összegét még — a rendelet megjelenése idején — 1965-ben állapították meg azzal a céllal, hogy az igénybevétel csökkenése esetén is változatlanul kifizethető legyen, s ezzel a pályamestereket anyagilag tegye érdekeltté, hogy a munka jobb megszervezésével túlmunkájuk, készenlétük csökkenjen. *Ezt a célt nem érte el az átalányolás, mert a túlmunka nem csökkent, hanem fokozatosan évről évre nagymértékben növekedett* — az átalány összege viszont változatlan maradt.

A pályamesterek évek óta joggal kifogásolták ezt a helyzetet, sérelmükkel lapunk hasábjain is többször foglalkoztunk. A *MÁV kollektív szerződés* ez év elején történt módosítása *figyelembe vette a pályamesterek sérelmét*, s a korábbi — átalányozásra vonatkozó szabályokat hatályon kívül helyezte.

A pályamesterek túlmunkáját *1970. április 1-től a többi dolgozó túlmunkájával azonos módon rendezték.* A pályamesterek is az elrendelt és elvégzett túlmunkáért azonos tartamú szabadidőt kapnak, melyet a túlmunka felmerülése utáni hónap végéig kell kiadni a kollektív szerződés 28. §. 1/a pontja alapján.

A TÚLMUNKÁNAK azonos tartamú szabadidővel való megváltása azt jelenti, hogy a munkahely feladatait gyakorlatilag a munkaidőn belül kell elvégezni, mert az egyik hónapban felmerült túlmunka tartalmával — tekintve, hogy azt túlmunkában ledolgozták már — a következő havi munkaidő terhelődik, illetve megrövidül.

A pályamesteri túlmunka szabadidővel való megváltását későbbi időre áttenni nem lehet. Ezt tiltja a kollektív szerződés hivatkozott rendelkezése, illetve a 6/1967. (X. 8.) MüM. sz. rendelet 5. §-a. A MüM rendelet tartalmaz szabályt arra az esetre is, ha határidőn belül nincs lehetőség a szabadidő kiadására, illetve, ha a határidő elteltéig a szabadidőt nem adták ki. Úgy rendeli a szabály, *hogy a határidőig szabadidővel meg nem váltott túlmunkáért annak eltelte után pénzbeli díjazást kell fizetni.*

A kollektív szerződés módosított 28. §. (4) bekezdése mindezek mellett *lehetővé teszi azt is, hogy indokolt esetben a határidő — következő hó vége — előtt is pénzbeni díjazást fizessenek a pályamesterek túlmunkájáért.* A szolgálati főnökségek saját hatáskörükben, de a helyi szakszervezeti bizottsággal egyetértésben dönthet arról, hogy szabadidővel, vagy pénzbeli díjazással váltják meg a pályamesterek túlmunkáját.

AMENNYIBEN a pályamesteri túlmunkát, akár a határidő eltelte miatt, akár pedig a főnökség döntése alapján, pénzbeni díjazással váltják meg, *az általános szabályok szerinti — pótlékolt — díjazást kell fizetni, a MüM rendelet 4. §-a szerint.* A napi túlmunka első 2 órájára 25 százalékkal, a következő 2 órára 50 százalékkal, a többi órákra pedig 100 százalékkal pótlékolt díjazás jár a pályamesterek részére is.

A pályamesterek készenléti, ügyeleti szolgálatáért 1970. április 1-től az alábbi díjazás jár:

— *lakáson töltött készenlét esetén az alapbér 15 százaléka,*

— *a munkahelyen töltött készenlét esetén az alapbér 50 százaléka ugyanúgy, mint a többi dolgozóknál.*

E SZABÁLYOK alkalmazásával megszűnt a pályamesterek ellenszolgáltatás nélküli mértéktelen túlóráztatásának és készenléti szolgálatának lehetősége, így sérelmes helyzetük is rendeződött. Megváltás nélkül — szabadidővel —, vagy pótlékolt díjazás nélkül *túlóráztatni illetve készenléti szolgálatot elrendelni a pályamestereknél nem lehet.*

Dr. Banka József

A Szamosközből jelentjük:

A bizakodás is beköltözik az újjáépült házakba

Nyoma sincs a régi pusztulásnak • Naponta változó adatok

Negyvenhat vasutas háza már tető alatt áll — írtuk lapunk legutóbbi számában. Jellemző azonban az újjáépítés gyorsuló ütemére, hogy a lap megjelenésének napján — amikor ismét ellátogattunk a Szamosközbe — *Papp Sándor* mérnök, a debreceni vasútigazgatóság segélyezési bizottságának vezetője újabb adattal fogadott bennünket:

— *Nyolcvan vasutas háza tető alatt áll, hatvan család pedig már be is költözött.*

A számok azonban állandóan változnak. Egyre több és több ház készül el, s naponta nő azoknak a családoknak a száma, akik birtokba vehetik új otthonukat.

Mostani látogatásunk alkalmával elhatároztuk, hogy felkeressük *Penyigén'* azokat a károsult családokat, akiknél májusban jártunk riportúton, közvetlenül az árvíz után. Emlékszünk még jól a kétségbeesett tekintetekre, a könnyező szemekre, a reménytelenül kikitörő kérdésekre: *„mi lesz velünk?"*

Útközben, végig új házsorok között

Mátészalkát, majd *Kocsordot* elhagyva *Győrteleken* pillantottuk meg az első új házakat Azután *Tunyogmatolcs, Fehérgyarmat* új házsorai között robogunk tovább. Kísérőnk, Papp mérnök itt is, ott is megjegyzéseket fűz a látottakhoz.

— *Ide, a községnek ebbe a szinte városiasodó részébe azok épitettek, akiknek a régi, veszélyeztetett utcákból el kell költözniök* — magyarázta Tunyogmatolcson. — *Három vasutasnak is épül ház az új lakótelepen. Két héten belül beköltözhetnek egy-egy szobába.*

— Ez itt *Szabó Gyula* jegyvizsgáló háza, ők már bent laknak. A kivitelező, a *Mátészalkai Vegyesipari Ktsz* későn kezdte a munkát. Szerencsére a *Hámán Kató Vontatási Főnökség* KISZ-istái elvégezték addig az alapozást...

Fehérgyarmaton, az egyik útkereszteződés előtt lassítva, *Szücs Miklósné,* mátészalkai távirász lakását vehetjük jobban szemügyre. Már csaknem teljesen kész: *saját erőből, azaz kölcsön nélkül támadt fel romjaiból.* Igaz, a férj kőműves, ami sokat számít, de így is jól jött a társadalmi munka, amit a vasutasok ajánlottak fel a szülési szabadságon levő asszonynak, illetve családjának.

Akkor nem hitték...

Csakhamar megérkezünk Penyigére. Kocsink végigszalad a falun, *s bizony nyoma sincs már a nemrég látott pusztulásnak.* Alig négy hónap múltán ez a község is kicserélődött, újjászületett.

Bodnár András 76 éves, nyugdíjas pályaőr házának kapuján lépünk be először. Otthon találjuk a feleségét is.

— *Jól emlékszem arra a napra, amikor májusban itt jártak* — mondja Bodnár néni. — *Esett az eső, mi meg a férjemmel éppen szöszmötöltünk a régi ház romjai között. Maguk azzal vigasztaltak, hogy őszre felépül az új ház, de mi nem hittük. Hogyan is hihettük volna...?*

S most csakugyan itt az új ház. T—1-es típus: *szoba, konyha, kamra, fürdőszoba.* Nem vályogból, hanem kőből, téglából, palatetővel épült. Már csak a vakolás hiányzik, azután be lehet költözni.

— *Még egy hét kell hozzá* — szól András bácsi. — Addig a nyári konyhában lakunk, amit szintén azóta építettünk.

— Mennyibe került az új ház? — kérdezzük.

— *Úgy mondják, 114 800 forintba.* A vasúttól, a szakszervezettől és a Vöröskereszttől összesen ötvenezer forint jött össze...

A szemközti házba is benéztünk, ahol *Bodnár József* mátészalkai vonatvezető lakik. Ez jóval nagyobb épület.

— *Igen, mi az SZ—4-es tervet választottuk* — mondják a háziak. — *Kétszobás, összkomfortos villa.* Utca felőli frontján szépen díszlenek az árvízből menekült fenyők. Rajtuk kívül szinte semmi nem maradt a régi portán. Nem is mertük álmodni, hogy még egyszer az életben ilyen szép házunk lehet.

— *Főként ilyen olcsón* — szól közbe a feleség. — Amikor a tervet kiválasztottuk, akkor még úgy tudtuk, hogy 210 000 forint lesz a ház teljes ára. Azután rendelet jött: kötelezte az állam a vállalatokat, hogy minél olcsóbban kalkulálják a költségeket. Így 159 ezer forintba kerül az egész, ám a segély és a biztosítótól kapott összeg fedezi az építkezés tekintélyes részét.

Akik teljesen beköltöztek

Kondor Gyula mozdonyfűtőhöz és *Varga Sándor* váltóőrhöz vezet ezután az útunk. Egymás mellett laknak a falu túlsó végén.

— *Jöjjenek csak beljebb* — invitál új házába a Kondor-házaspár. — *Nálunk már minden helyiség lakható, sőt az újonnan vásárolt csillárok, a kapott vagy vett bútorok is a helyükön vannak. Az öreg, terebélyes ebédlőszekrényt a vasút adta. A mosogatóval kombinált konyhaszekrényt bútorüzletből szereztük be.*

Csinos, otthonos, tágas, kényelmes a lakás. Az előszoba és a fürdőszoba méretei különösen nagyok.

— Bizony, szerintünk rendkívül praktikus megoldású ház a T—5-ös típus. Ezért kötöttünk ki ennél. Bár az ára ennek a legmagasabb — 178 000 forint —, így is nagyon kedvező feltételekkel sikerült új otthont teremteni. A falakat magunk festettük, hengereltük... *Sose gondoltuk volna, hogy ilyen gyorsan kiheverjük a rettenetes csapást...*

Varga Sándorék szintén benn laknak már az új lakásban. Mivel az ő régi házuk alapja jól állta a vizet, arra kombinálták rá némi módosításokkal az SZ—8-as típusú épületet. Májusban, a riportunkban megszólaltatott károsultak közül *Vargáék helyzete látszott a legreménytelenebbnek. Héttagú család maradt otthon nélkül, ráadásul az 1963-ban épült és az árvíztől megsemmisült házra még 40 000 forint tartozás állt fenn az OTP-nél.*

— Mi a helyzet most? — — kérdeztük.

— Csakugyan nem volt semmi reményünk ahhoz, hogy egyhamar emberi körülmények közé jussunk — válaszolta Vargáné. — Mi több: *még két hónappal ezelőtt sem hittük, hogy megtörténhet ekkora csoda.* S most itt van készen a ház, benne a legszükségesebb, újonnan megvett bútorok. Még egy új varrógépet is vásároltunk. *Igaz, 160 000 forint lesz a ház ára. Hozzájön még 30 000 forint régi tartozás, de mindebből lejön a Vöröskereszt útján kapott 45 000 forint segély; adomány az országos gyűjtésből. Így azután majd csak megleszünk valahogy...*

Néhány hónappal a teljes pusztulás után ezek a szavak már azt jelentik, *hogy az emberekkel együtt a bizakodás is beköltözött az új házakba.* A bizakodás, amely előbbi látogatásunknál sok helyütt még annyira hiányzott, ott él az otthonokban. És egyre nő, erősödik.

Kovács József

Televízió ajándékba

K. Szabó Józsefné özvegy asszony. A férje kocsirendező volt, üzemi baleset következtében Mátészalkán halt meg. A félig árván maradt öt gyermeket — a 11 éves Jóskát, a 8 éves Katikát, a 7 éves ikerpárt, Ferit, Marikát, az 1 éves Szilviát az özvegy egyedül neveli. Otthonukat *Tunyogmatolcson,* a Béke útja 34. szám alatti házat, májusban elpusztította a víz.

A családnál azóta gyakran járnak vendégek. Előbb ruhát, cipőt, takarót, edényeket hoztak a „nagyobb család" tagjai, azután a ház újjáépítésében vállaltak szerepet. Már kész a ház, *s megérkezett Miskolc-Tiszai pályaudvarról az üzenet, hogy a napokban tizenhatan indulnak el az újjávarázsolt épület portáját bekeríteni,* sőt — jelezték azt is — visznek magukkal asztalost, hogy lepadlózzák a szobákat, amihez K. Szabóné már megvásárolta az anyagot.

Ezt megelőzően, szeptember 17-én Balassagyarmat 270 vontatási dolgozója megbízásából *Rónási István,* a szakszervezeti bizottság titkára kopogtatott be néhány munkatársa kíséretében a Béke útja 34-be. *Egy Orion 505-ös, Duna televíziókészüléket vittek ajándékba az ötgyermekes családnak.* A személygépkocsiból, amelyet tulajdonosa, *Kiss István* vontatási dolgozó vezetett, a tv-antenna és az üzembe helyezéshez szükséges egyéb kellékek sem hiányoztak. Az ajándékok együttes értéke 7000 forintot tett ki.

(k)

Negyven éves a fél százalékos ÖTA

A ½ százalékos Önkéntes Támogatási Alap létrehozását 1930-ban kezdeményezték a vasutas dolgozók. Természetesen, az akkori célkitűzésekben csak kis része volt az, amiket az ÖTA jelenleg megvalósít.

A MÁV dolgozói egy önálló MÁV-kórház felépítéséhez már 1926-ban is hozzájárultak. Akkor egyszeri alkalommal fizetésüknek másfél százalékát ajánlották meg, mert *a kapitalista kormányzat a dolgozók egészségügyi ellátására csak minimális összeget biztosított.* A felépült MÁV Kórházat sem megfelelő gyógyító tevékenységhez szükséges felszereléssel, sem kellő ágylétszámmal nem tudták felszerelni, ezért az ápolásra szoruló MÁV-dolgozók csak kis töredékének biztosított helyet. *Ekkor született meg a vasutas dolgozók körében az a gondolat, hogy a MÁV tényleges dolgozóit és nyugdíjasait felhívják havi keresetük, illetve nyugdíjuk ½ százalékának önkéntes felajánlására.* Ebből az összegből tervezték a MÁV BBI-intézményeit tovább fejleszteni és bizonyos újabb segélyeket rendszeresíteni. A ½ százalékos önkéntes megajánlás létrehozását tehát ekkor a betegséggel összefüggő és a biztosítottakon segíteni akaró szándék mellett az vezérelte, hogy az egyébként rosszul felszerelt kórház megfelelő színvonalon dolgozzon.

A megajánlók közvetlen segítése

A ½ százalékos önkéntes megajánlás bevezetésének időpontjában a megajánlók közvetlen segítését három segélyféleségben biztosították:

1. *a 16 éven felüli és saját háztartásban eltartott gyermekek betegségi biztosítási igényjogosultságának fenntartásában;*
2. *a kórházba, tüdőszanatóriumba utalt munkások táppénzkiegészítésében;*
3. *a dolgozók, nyugdíjasok és mindezek feleségének elhalálozása esetén temetési segélykiegészítésben.*

Későbbre kilátásba helyezték a gyermekek elhalálozása esetére a temetési segély kiegészítését, továbbá a gyógyfürdő segély kiterjesztését.

A befolyt összegeket a BBI bevételeitől elkülönítve kezelték külön alapként és innen kapta a ½ *százalékos Önkéntes Támogatási Alap* elnevezést.

A ½ százalékos ÖTA a vasutas dolgozók és nyugdíjasok körében egyre népszerűbb lett, a tagok sorába mind többen léptek be. A járulékbevétel emelkedésével a közvetlenül adott segélyeket kiterjesztették, de korántsem olyan mértékben, mint az kívánatos és lehetséges lett volna.

Az állam a társadalombiztosítás ellátását 1950. október 1-től a szakszervezetekre bízta és ezzel egyidejűleg a ½ százalékos ÖTA irányítása, ügyeinek intézése a Vasutasok Szakszervezetéhez került. Ettől az időtől kezdve a közvetlen segélyek kiterjesztésére a járulék bevételének mind nagyobb részét fordították.

Mikor kapható készpénzsegély?

Az ÖTA-hoz való ragaszkodás akkor mutatkozott meg igazán, amikor 1953 augusztusától működését szüneteltetni kellett. A vasutas biztosítottak mind többen kérték és követelték az ÖTA további működésének visszaállítását, amelyet a vasutasszakszervezet a dolgozók kérésének eleget téve *— 1957. január 1-től újra megindított.* Az újabb megajánlást tömegesen tették meg úgy, hogy *ma már saját jogú vasutas biztosítottaknak 95—96 százaléka tagja az alapnak.*

Az ÖTA céljának megfelelően a közvetlen segélyek összegszerű emelésével, újabb és újabb segélynemek bevezetésével *ma már ott tart, hogy a járulék bevételének 75 százalékát közvetlenül segély formájában visszaadja tagjainak.* Készpénz segélyt az alábbiak szerint biztosít tagjainak:

— ha a dolgozó kórházi ápolása alatt táppénzét csökkentett mértékben kapja meg;

— ha a táppénz időtartamát kimerítette és továbbra sem tud dolgozni, de nem lett rokkant;

— a házi ápolásban részesülő tbc-s betegek táppénzét napi 45 forintra kiegészíti;

— a 150—180 napig tartó megszakítatlan táppénzes állományban töltött időre egyszeri segélyt ad;

— a nem dolgozó feleség anyasági segélyét kiegészíti;

— segélyt biztosít a szülés miatt kórházban töltött időre a dolgozó nőnek;

— elhalálozás esetén segélyt biztosít;

— vállalja a 150 forintnál költségesebb gyógyászati segédeszközök hozzájárulási összegét;

— a betegségi biztosítás szolgáltatásaira már nem jogosult személyeknek, ha őket az ÖTA-tag tartja el, a betegségi biztosítás szolgáltatásait az ÖTA terhére biztosítja.

Egészségügyi létesítmények támogatása

A járulék bevételének azt a részét, amelyet a közvetlen segélyekre fordítani nem lehet, *a dolgozók jobb, korszerűbb egészségi ellátása érdekében* olyan létesítmények, egészségügyi berendezések és felszerelések beszerzésére fordítja, amelyeket ma még a MÁV egészségügyi költségvetéséből csak részben vagy egyáltalán nem lehet biztosítani.

Csupán az utóbbi években számtalan egészségügyi létesítmény létrehozását támogatta az ÖTA. Íme néhány példa: a szolnoki MÁV Kórház és rendelő-, a debreceni MÁV rendelőintézet, a budakeszi rehabilitációs pavilon, a dunakeszi járműjavító üzemorvosi rendelője, a debreceni járműjavító üzemorvosi rendelője, a székesfehérvári járműjavító üzemorvosi rendelője, a kecskeméti üzemorvosi rendelő a Landler járműjavító üzemorvosi rendelője, a celldömölki üzemorvosi rendelő, a miskolci üzemorvosi rendelő, a szombathelyi járműjavító üzemorvosi rendelője.

A felsoroltakon kívül még számos szakorvosi, fogszakorvosi rendelőintézet építéséhez, bővítéséhez adott támogatást az ÖTA, amely *40 éves működése alatt számtalan tagját segítette és segíti ma is nehéz helyzetében.* Az ÖTA céljának megfelelően a gondoskodás, a segítés egyik eszköze ma is és lesz a jövőben is.

Finnországi útijegyzetek (1.)

A kiljavai találkozó

Nemrégiben 11 tagú magyar vasutas eszperantista ifjúsági csoport járt *Finnországban.* A *Finn Államvasutak Alkoholellenes Ligája* látta vendégül egy héten át *Kiljavában,* Helsinkitől 40 kilométerre, egy szép tóparti helységben az északi országok, valamint a magyar és bolgár fiatalok egy-egy csoportját. *A finn szakszervezetek kulturális és sportközpontja egy-egy időszakban 400 ember üdüléséről, pihenéséről, továbbképzéséről gondoskodik.*

Az egyhetes programban tudományos előadások, kirándulások, sportrendezvények szerepeltek. Egy alkalommal bemutatót rendeztek az alkoholmentes üdítő italokból. *Huszonnégy féle italból kaptunk kóstolót. A szeszmentes sört és pezsgőt is megízleltük.* A Liga nagy propagandamunkát fejt ki ezeknek az italoknak a bevezetése érdekében. Évenként rendeznek találkozókat, kongresszusokat. A mozgalom vezetője: *Matti Voltti,* a Finn Államvasutak Főiskolájának igazgatója.

Az utóbbi időben jelentősen növekedett az erős sörök forgalma. Az italfogyasztásban főleg a fiatalok járnak elől. *Terjed a kábítószerek használata is. Helsinkiben alkalmunk volt látni elhanyagolt külsejű, züllött fiatalokat, köztük szép számmal lányokat, akik az élvezeti szerek rabjaivá váltak.* A főpályaudvar környékén van gyülekezőhelyük minden este. Nagy feltűnést keltenek rendkívül hosszú hajukkal.

Vendéglátóink nemcsak az alkohol elleni küzdelemről adtak számot Kiljavában. Megismertük a finn ételeket is. Ízelítőül néhány különlegességet sorolok fel: *füstölt rénszarvas-nyelv,* saláták gazdag választékából: *tejszínhabbal kevert cékla, heringsaláta, káposztás narancssaláta.* Különlegesség volt még a serpenyőben sült rizses máj. Tejet minden étkezéskor fogyasztanak, általában étkezés után, egyéb ital helyett is.

A kiljavai üdülőközpontban gazdagon felszerelt tornatermek állnak rendelkezésre. Az egyik helyiségben szakember méri az itt üdülő emberek erőbeli állapotát ergométerrel nyert adatok alapján.

Megismertük és kipróbáltuk a híres finn szaunafürdőt is. A tó partján épült faház mintegy négyszer ötméteres helyiségében gyalult deszkákból ácsolt, emeletes heverők voltak. *A hőmérséklet 90—110 Celsius fok volt. A helyiség egyik sarkában egy dobkályha közepébe gránitköveket helyeztek el, izzították, időközben pedig néhány deci vizet öntöttek a kövekre. Forró, száraz gőz keletkezett.* Ilyen körülmények között kellett 8—10 percen át a helyiségben tartózkodni. Rendkívül erős izzadás lépett fel, a bőr felhevült. A bátrabbak és a rutinosabb szaunázók kis nyírfavesszővel verdesték testüket, hogy a bőrük még jobban felmelegedjen. Ezután következett a fürdés a hidegvizű, tiszta tóban. Rendkívül kellemes közérzet alakul ki ilyen fürdő után, méginkább akkor, ha a szaunafürdést háromszor, négyszer egymás után megismételjük.



A kiljavai szauna-fürdő

Finn barátaink több kirándulást szerveztek részünkre. Ellátogattunk egy alkalommal *Helsinkibe,* valamint a *tőle mintegy 15 kilométerre* létesült modern, kertvárosba, *Tapiolába.* Ez utóbbit a jövő városának is nevezik. Megcsodáltuk e város csobogó szökőkútjait, bájos játszóteréit, bevásárló központját, sport- és kulturális létesítményeit, a városépítésben alkalmazott jó szándékú merészséget és nagyvonalúságot.

Dr. Ferenczy Imre

(Folytatjuk.)

Többet utazhatnak a férjükkel

Szeged állomáson közel 40 nő teljesít tényleges vasúti szolgálatot és még ennél is több azoknak a száma, akik már a nyugdíjat élvezik. Valamennyien örömmel fogadták azt az intézkedést,, mely szerint 1970. augusztus 1-től a vasutas nődolgozók férjei is megkapták a menetkedvezményt.

Csécsei Imréné elmondotta, hogy korábban férjével, aki nem vasutas, meggondolták, ha nagyobb távolságra tervezték utazást. Most, hogy megkapták az arcképes igazolványt, együtt utaztak Siófokra. *Berencz Istvánné* is arról beszélt, hogy ezentúl nem okoz majd gondot az országjárás. A hét végén és szabadságuk idején férjével együtt utazhatnak az ország nevezetességeinek megtekintésére.

Szücs Józsefné rokkantsági nyugdíjasnak, ha egészsége helyreállítása miatt valamelyik fürdőhelyre kellett utaznia, mindig problémát jelentett az ugyancsak nyugdíjas férj ellátása. Most már ők is együtt utazhatnak, s a csekély kiadási többletből ketten élvezhetik majd a gyógyfürdőket.

Dr. Bánkfalvy Gyula

Biztatóan fejlődik a miskolci területi bizottság tömegsport munkája

A vasutas sportegyesületek egységesen biztosítják a dolgozók egy részének részvételét a versenysportban. Ugyanakkor a tömegsport fellendítése, az egészségvédelem és ezen keresztül a szocialista emberi tulajdonságok kialakítása jelentős mértékben a szakszervezetek feladata.

A rendszeres testedzésről, a dolgozók részéről megnyilvánuló mind nagyobb érdeklődésről, a lehetőségekről, s a célokról beszélgettünk a miskolci területi bizottságon *Czeglédy István* szervezővel, *Tóth Antal* kultúrnevelési és sportbizottsági és *Juhász János* sportalbizottsági vezetővel.

Héttagú sportalbizottság

— *A kultúrnevelési és sportbizottság létrehozása óta eltelt rövid idő is mutatja már a kezdeti eredményeket a sportmunkánkban* — vezeti be a beszélgetést Czeglédy István. — *Rendeződtek a sorok és a területi bizottság munkájában az eddiginél is nagyobb jelentőséget kapott a sporttevékenység és ezen belül természetesen a tömegsporttal való foglalkozás.* A sportalbizottság 7 tagú. Tagjai között találjuk a szakszervezeti bizottságok legjobb sportfelelőseit. A jobb szervezeti formák kialakítása, megerősítése nagyobb lehetőséget ad a tömegesítésre, az anyagi erők jobb elosztására.

Tóth Antal új embernek számít a TB apparátusában. Jó munkájára jellemző, hogy egy sor egészséges ötlettel, *főleg a „fehér foltokat" igyekszik a területi sportmunkában felszámolni.* A nagyobb szakszervezeti bizottságok lehetősége ugyanis a sportigények kielégítésében is kedvezőbb. Viszont a sportolás iránti igény a kevés anyagival és létesítményhiánnyal bajlódó kis szakszervezeti bizottságoknál is jelentkezik. A sportalbizottság vezetőjével együtt *csomóponti sportbizottságokat hoztak létre a szakszervezeti bizottságok sportfelelőseiből.* Ez a bizottság egyezteti az igényeket a lehetőségekkel és kölcsönösen kisegítik egymást a szakszervezeti bizottságok.

— A szolgálati ágak közötti kollektív sportmegmozdulásoknak, egymás segítésének örömmel vagyunk és leszünk a mozgatói — vélekedik Tóth Antal. — Annál is inkább, mivel *a fellendült sportélet még több leleményességet, újabb formák kialakítását, a tömegsport verseny-rendszerek vonzóbbá, érdekesebbé tételét követeli tőlünk.* Még jobban ki kell aknáznunk a sportban rejlő nevelési lehetőségeket, hiszen a különböző szolgálati ágak együttműködése a vasúton nélkülözhetetlen.

A sportban is fontos a példamutatás

A személyes példamutatás az élet minden területén nagyon fontos. Nem kivétel ez alól a sport sem. A gazdasági és mozgalmi vezetők aktív bekapcsolódása a tömegsport munkába mindenütt lökést ad a sportmozgalomnak. *Öröm nézni, amikor a mérnök, vagy a művezető együtt rúgja a labdát a lakatossal, a főnök-helyettes párost játszik asztaliteniszben a pályamunkással.* A szakszervezeti szerveknek az is kötelességük, hogy kutassák, feltárják a lehetőségeket, neveljék a sportra a dolgozókat.

— *1970 a jubileumok éve, a sportban is ünnepi évet jelent* — vette át a szót Juhász János. — *Sportalbizottságunk feladattervet készített a Felszabadulási sportjelvényszerző versenysorozatokra. Március 15-től november 7-ig folyamatos kupakiírási rendszer alapján rendeztük, illetve rendezzük meg — csapatjátékokban — a házibajnokságok döntőit.* Asztaliteniszben, kispályás labdarúgásban két csoportban, valamint sakkban és tekében alakultak ki nagy küzdelmek. Ezekben a sportágakban mintegy 52 csapat szerepel. Az MHSZ-szel közösen céllövő csapat és egyéni versenyt bonyolítunk le. A ma még fiatal sportágat, a tollaslabdát máris sokan megszerették. Ezért férfiak és nők részére ebben a sportágban is versenyeket rendezünk. A turisztika kedvelőit sem hagyjuk figyelmen kívül. *A jelvényszerző versenysorozat első követelményeinek biztosítása céljából országjáró kirándulásokat szerveztünk Budapestre, Salgótarjánba, Esztergomba és Miskolc környékére.* A kirándulásokon kívül —, amelyeken a 25 éves fejlődésről győződhetnek meg a dolgozók, — múzeumok és sportrendezvények látogatása is szerepel. *Megrendeztük a XX. vasutasnap tömegsport versenyeit,* valamennyi vasutas sportkörrel rendelkező székhelyen, a legnépszerűbb sportágakban.

Ami a különböző szervekkel való kapcsolatot illeti, *a TB sportalbizottsága az SZMT-kel és az MTS szervekkel állandó összeköttetést tart.* Ezek a szervek éves programjukat megküldik a területi bizottságnak, amely a tervekkel összhangban készíti el saját sportprogramját. Az MHSZ és a KISZ is képviselteti magát minden sporttal kapcsolatos megbeszélésen, amelyet a területi bizottság rendez.

Érdekes kezdeményezés megvalósításán dolgoznak a területi bizottságon. *Fotókörük segítségével fényképekkel örökítik meg a sportmunkát. A jól sikerült tömegsportrendezvényekről készült képeket megküldik a szakszervezeti bizottságok faliújságaira.* Egy sportalbumot is készítenek. Szeretnék megörökíteni elért eredményeiket. Mint mondják, ezután már csak jobb, tartalmasabb lehet munkájuk. Amit elértek eddig, az csak egy biztató kezdet.

Sz. Tóth András

Megjutalmazták a munkahelyi spartakiád győzteseit

Heves megyében az előző évekhez hasonlóan, idén is megrendezték a munkahelyi spartakiád versenyeit. Az egri körzetben a vasútállomás csak a harmadik lett. A hatvani körzetben viszont a *vontatási főnökség* került az első helyre. A győztes csapat értékes jutalomban részesült. Teljes garnitúra labdarúgó-felszerelést kaptak.

Az első díjat *Szegedi Barna,* az SZMT sportbizottságának vezetője ünnepélyes keretek között adta át a hatvaniaknak.

Szűcs Ferenc

Salzburgban ülésezett az USIC 25. kongresszusa

A *Nemzetközi Vasutas Sportszövetség* (USIC) szeptember 7—11 között *Salzburgban* tartotta 25. kongresszusát. A jubileumi kongresszus salzburgi megrendezése azért is emlitésreméltó, mert ebben a városban tartotta 1946-ban első kongresszusát *az azóta 27 ország vasútas sportszervezeteit tömörítő szövetség.* Az alapító tagok között Magyarország is jelen volt.

A 25. kongresszuson a 27 tagországból 24-nek a képviselője jelen volt. Csupán *Görögország, Törökország* és *Irán* képviselői maradtak távol. *A szövetségnek Európa csaknem minden országának vasutas sportszervezete tagja.* Sőt, Ázsiából Irán mellett India is csatlakozott a szövetséghez. Az idei kongresszushoz felvételi kérelemmel fordult Nyugat-Pakisztán is. Csatlakozásáról később történik döntés.

Az ügyrendi és szervezeti kérdések mellett *a kongresszuson sor került az 1971. évi sportnaptár összeállítására is.* Eszerint jövőre az alábbi versenyekre kerül sor:

férfitenisz, *Belgiumban,*
férfikosárlabda, *Bulgáriában,*
női kosárlabda, *Csehszlovákiában,*
női úszás a *Német Demokratikus Köztársaságban,*
férfi röplabda a *Szovjetunióban.*

Ezenkívül folytatódik a több évre kiírt labdarúgó-bajnokság.

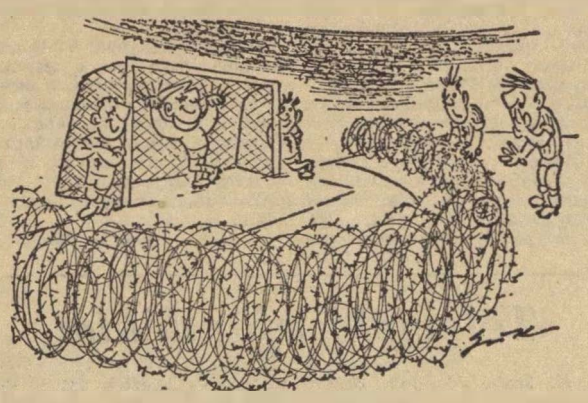
Az USIC következő kongresszusa *Lengyelországban,* az elnökségi ülés *Jugoszláviában,* az állandó technikai bizottság ülése a *Német Szövetségi Köztársaságban* lesz.

Sport

Jelvényszerző verseny

Békéscsaba állomás dolgozói közül sokan vesznek részt az ez évi jubileumi felszabadulási jelvényszerző versenyeken. Az asztalitenisz-, a sakk-, a röplabda- és a tekevetélkedők érthetően vonzzák a részvevőket. Persze, a legnépszerűbb azért ott is a futball. November elején, az idén első ízben kiírt vándorserlegért küzdenek majd a csapatok. Ugyancsak novemberben értékelik az egész évi sportmunkát, s osztják ki majd az emlékplaketteket.

Boldizsár Gyula



Áttörhetetlen védelem.
(Gustav Krippl rajza)

Négyen az ankarai VB-csapatból

— *Büszkék vagyunk arra, hogy az ankarai vívó-VB-n elért sikerekben jelentős részük volt a vasutas vívóknak* — mondotta az ankarai nagy világverseny befejezése után *dr. Nedeczky László,* a BVSC vívó-szakosztályának vezetője. — A férfi tőrcsapat ezüstérmeért *dr. Kamuti Jenő* és *Kamuti László* harcolt sikeresen, *Fenyvesi Csaba dr.* a párbajtőr egyéniben a bronzérmet vívta ki magának és tagja volt — *Erdős Sándorral* együtt — az aranyérmet nyert csapatnak is, amely 11 év után vívta ki ismét a világbajnoki címet.

A vasutas-vívók házatáján — érthetően —, különösen annak örülnek, hogy *mind a négy versenyző BVSC-nevelés,* valamennyien *Nagy Árpád* mester keze alatt ismerkedtek meg sportágukkal egészen fiatal korukban, s a szívük mostanáig is ott tartotta őket a Tanács körúton. Vasutas-nevelt egyébként *Marót Péter* is, aki a kard egyéniben a hatodik helyet vívta ki magának, s jelenleg a Vasas színeiben versenyez.

— *Dr. Kamuti Jenő, a mi 33 éves „örök ezüstérmesünk"* — mondja a kiváló versenyzőről szakosztályvezetője. — *Csak egyszer nyert aranyat, az 1957-es párizsi VB-n,* egyébként mindig a nagy küzdelmek finalistája, aki csodálatos emberi tulajdonságaival, határtalan akarásával, motorszerűen dolgozó szívével éri el sikereit. *A MÁV-kórház sebészorvosa dr. Fenyvesi Csabával együtt,* aki 26 éves igazi nagy „tussőr". Nem a szép vívás, hanem a nagy tusserősség jellemzi minden szereplését, tempóérzéke kiváló. Igen nagy céltudatossággal készült az ankarai VB-re. Kamuti László a „vívózsonglőr", aki nagyon szereti sportágát, de szorgalma mégsem olyan nagy, mint az előzőeké. Ha ebben is javulni tudna, minden világversenyen ott lehetne a legjobbak között... Ő egyébként a közlekedési tárcához tartozó I. számú AKÖV közgazdász főelőadója, aki munkáját nagy hozzáértéssel végzi.

Az aranyérmes párbajtőrcsapat tagjaként szép sikereket ért el a negyedik vasutasvívó, *Erdős Sándor* is, aki a közgazdasági egyetemen olyan minősítést kapott, mint amilyet nagyon kevesen, még a legkiválóbbak között is. *Ő egyébként a MÁV Magasépítési Főnökségre kerül,* ott tevékenykedik, majd, mint közgazdász. Új munkahelyén nagy szeretettel várják a kiváló képzettségű közgazdászt és bárbajtőrvívót, aki bizonyos, hogy sok kiemelkedő eredményt ér el nemcsak hivatali munkájában, hanem a fehér plasztron világában is...

Maros László

Hírek

— **Újítási verseny.** A miskolci járműjavító gazdasági és mozgalmi vezetői újítási versenyt kezdeményeztek a X. pártkongresszus tiszteletére kibontakozott munkaverseny keretében. A verseny célja, az újítómozgalom fellendítése, ezen keresztül a termelékenység és a gazdaságosság növelése.

— *RÁDIÓ A MOZDONYON. A Német Szövetségi Köztársaságban a vasút korszerűsítése során előtérbe került a rádió alkalmazása. A Bundesbahn elsőként a fontosabb fővonalakon közlekedő Diesel- és villamosmozdonyait szereli fel rádióval.*

— **Ünnepi műszakra készülnek.** A tapolcai vontatási főnökség kommunistáinak kezdeményezésére, a X. pártkongresszus tiszteletére október 31-ig ünnepi műszakot tartanak. Elhatározták, hogy az önköltség csökkentésére tett egyszázalékos vállalást 2 százalékra emelik.

— *FILMVETÍTÉS GYORSVONATOKON. Európában elsőnek a spanyol Puerta del Sol és az Ibéria Expressz gyorsvonatokon vezetik be a filmvetítést. Erre a célra külön, speciális kocsikat szereznek be.*

— *ÚJ VASÚTVONAL. A Szovjetunió közép-ázsiai területét 400 kilométer hosszú új vasútvonal köti össze az európai országrészekkel. A vasútépítőknek a Kungrad—Beineu közötti szakasz építése során a Kaspi mélyföld víz nélküli sztyeppéin és az Usztjurt szikláshegység okozta a legtöbb nehézséget.*

— **Rohamosan fejlődik India járműipara.** Vasúti teherkocsikat már nemcsak hazai rendelésre, hanem exportra is gyártanak. Legutóbb az iráni vasútak megrendelésére szállítottak 492 magasfalú, négytengelyes, forgóvázas teherkocsit.

— *IRÁNI TERV. Még ebben az évben befejezik annak a vasútvonalnak az építését, amely Törökországot köti össze az iráni Tabriz—Teherán—Iszfahan vonallal. Iránban elhatározták, hogy ezt a vonalat meghosszabbítják és így közvetlen összeköttetés létesül Európa és Pakisztán között.*

— **Győrben elkészült az ezredik személykocsi.** A győri Magyar Vagon- és Gépgyárban szeptember elején átadták a csehszlovák vasutak részére gyártott ezredik vasúti személykocsit. A jövő év január végéig további száz korszerű személykocsi hagyja el az üzemet. Ezzel a győriek eleget tesznek annak az államközi szerződésnek, amely a KGST országok között is jelentősnek mondható.

— **Tirisztoros légkondicionáló berendezés.** Az európai országok vasútvonalain közlekedő személykocsik számára tirisztoros légkondicionáló termosztátot készített az elektrotechnikai berendezéseket gyártó svéd ASEA cég. A hőmérsékletet termisztorok jelzik.

— **Új hálókocsit tervezett a görlitzi VEB Waggonbau** a szovjet vasutak részére. A 24,58 méter hosszú kocsiban kilenc kétágyas, köztük két elsőosztályú fülke áll az utasok rendelkezésére. Minden fülkének külön vízellátása és klímaberendezése van.

Lakáscsere

— Elcserélném 2 szoba összkomfortos Budapest IX., Gyáli út 15/c. alatti lakásomat 3 szoba összkomfortos hasonlóra Budapest területén. A lakás utcai, beépített fürdőkáddal, villanybojleres megoldással, telefon is van. Érdeklődni lehet: este 18 óra után 472—085 telefonon, vagy üzemin 8—15 óráig 61—69. Polócz Ferenc.

— Rákos Vontatási Főnökség irodaépületében levő 2 szoba komfortos, központi fűtéses, kertes szolgálati lakásomat elcserélném 2—3 szobás budapesti lakásra. Különbözetet térítek. Vasutas általi lakott családi ház is érdekel. Érdeklődni lehet 8—16 óra között a 12—74/125 üzemi telefonon. Benkő.

— Egy szoba, 3 hálófülkés, összkomfortos (Ferencváros) Gyáli úti MÁV lakást cserélnék tanácsi lakásra. Budai előnyben. Érdeklődni: 421—448 telefonon, este 18 óra után.

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Szűcs Ferenc Hatvan, dr. Bánkfalvy Gyula Szeged, Boldizsár Gyula Békéscsaba, Nándori Sándor Bp.: Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Kovács Istvánné Miskolc: Rendező pu., Kőpataki István Gic-Hathalom, Bódogh Mihály Dombóvár, Markos József, Zalaegerszeg: Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

A HIVATALOS LAPBÓL

A Hivatalos Lapból, a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket:

37. számból: 116453/1970. 3. B. A vasúti dolgozók ingyenes használatába adott vasúti földterületek adóztatása.

116327/1970. 11. B. MÁV alkalmazottak, nyugdíjasok és családtagjaik arcképes igazolványának kicserélése 1971. évre c. utasítás módosítása.

38. számból: 116406/1970. 4. C. Az 1970. évi nyereségprémium előleg számfejtése és folyósítása.

Vasutas díszpolgár

Szolnok megyében közel kétszázötven olyan megyei, járási, városi és községi tanácstag dolgozik, akik a tanácsok megalakulása óta élvezik a választók bizalmát. A régi tanácstagokat különös megbecsülésben részesítik a megyében. A törökszentmiklósi városi tanács például a város díszpolgárává választotta *Jávor László* nyugdíjas vasutast, aki több mint másfél évtizeden át munkálkodott a köz javára.

Liverpoolban tanácskoztak

A közlekedési és postaügyi múzeumok nemzetközi szervezete szeptember végén *Liverpoolban tanácskozott.* A választás azért esett erre az angol városra, mert 140 évvel ezelőtt, 1830 szeptemberében a *liverpool—manchesteri* vonalon indult meg az első gőzüzemű vasút. A tanácskozás részvevői a gőzvasút hőskorára is emlékeztek.

Magyarországot *dr. Czére Béla,* a Közlekedési Múzeum főigazgatója képviselte a tanácskozáson.

1970. október 10—31.

MŰSZAKI KÖNYVNAPOK

A műszaki könyvkiadás a magyar szellemi élet legfiatalabb területei közé tartozik, mindössze *két évtizedes múltra tekint vissza.* Korábban úgyszólván még nem voltak műszaki könyvírók és olvasók is csak elenyészően kis számban. Ma sok száz szerző ezernyi irodalmi alkotása áll az olvasó szolgálatába.

A minden évben országszerte megrendezett *műszaki könyvnapoknak* a legfőbb feladata az, hogy ráirányítsák a figyelmet a műszaki könyvkiadás fejlődésére, eredményeire, problémáira. Összpontosítsák a műszaki társadalom, az üzemi dolgozók figyelmét a műszaki irodalomra és az abban foglaltak hasznosítására. Évek óta jelentkező igény tette szükségessé, hogy a műszaki könyvnapok megnyitóját az ország nagy vidéki iparcentrumaiban — ez évben *Veszprémben* — rendezzék meg.

A műszaki könyvnapok ideje alatt — *október 10—31. között* — számos író-olvasó találkozóra is sor kerül. Ezeken a rendezvényeken tájékoztatják az olvasókat a kiadó távlati, jövőbeli terveiről, másrészt hasznos véleményeket szereznek az olvasók igényeiről. 1970-ben még inkább az 1971-es tervben már több olyan könyv szerepel, amelyek témáját régebbi könyvnapokon vetették fel.

A műszaki könyvnapokra *34 új szakkönyv jelenik meg,* amelyből a *Műszaki Könyvkiadó* huszonkilencet, a *Táncsics* kettőt, az *Akadémiai,* a *Kossuth* és *Zrínyi Kiadók* egyet-egyet adnak ki.

Az új szakkönyvek sokrétűségükkel bizonyára minden műszakihoz megtalálják az utat.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
Budapest VI., Benczúr utca 41.
Telefon, városi: 229—872.
üzemi: 19—77
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest VII., Rákóczi út 54.
Telefon: 224—819
Felelős kiadó: Gábor Márton,
a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Új csekkszámunk: MNB 215—11 859
1970. XII. 31-ig a régi csekk is felhasználható!
Szikra Lapnyomda

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASÚTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XIV. ÉVFOLYAM, 20. SZÁM. Ára 40 fillér 1970. OKTÓBER 17.

A súlyos balesetek a sínek mentén történnek

Az elnökség október 2-i ülésének napirendjéből

A szakszervezet elnöksége október 2-án ülést tartott. Az első napirend keretében a gépészeti szakszolgálathoz tartozó szolgálati helyek baleseti helyzetét vitatták meg a 7. szakosztály jelentése, illetőleg a munkavédelmi felügyelőség kiegészítő jelentése alapján. A szakszolgálat baleseti helyzetének napirendre tűzését az indokolta, hogy *az utóbbi időben feltűnően sok súlyos baleset történt a sínek mentén.*

A statisztikai adatokat vizsgálva, az első félévben az előfordult balesetek száma a bázishoz viszonyítva 6,38 százalékkal csökkent. Ugyanakkor

a kiesett munkanapok száma romlott, a halálos és csonkulásos balesetek száma pedig ugrásszerűen megnőtt. Fél év alatt több halálos baleset történt, mint 1969-ben egész évben!

és a csonkulásos balesetek száma is eléri a múlt évi állapotot. Villamos áramütés következtében meghalt egy villanymozdonyvezető, egy fűtő és egy villamos-vonalfelügyelőségi szerelő. Vontatójárművek egy mozdonyvezető gyakornokot, egy segédkezelőt és egy kocsiszekrényjavító lakatost gázoltak halálra. Kazánrobbanás következtében egy hatósági gőzmozdonyvezetői vizsgával rendelkező mozdonyvezető vesztette életét.

Kétségtelen, hogy a jelenlegi átmeneti állapotban *sok még a kiismerhetetlen elem a vasúti szállításokban.* Nagymértékben kiütközik az a baj is, hogy a műszaki fejlesztés nem tart lépést az eszközökkel, de méginkább a személyzettel való tervszerű, lelkiismeretes gazdálkodás. *Rendszertelen a vontatási utazószemélyzet munkája és az utóbbi időben ahelyett, hogy csökkenne, újból hosszabbodott a szolgálati órák száma.*

A szakszervezet munkavédelmi felügyelősége a tavaszi hónapokban egymásután bekövetkezett halálos és csonkulásos balesetek után fokozottabb mértékben vizsgálta a vontatási dolgozók munkavédelmi és baleseti helyzetét. Valamennyi vizsgált szolgálati főnökségnél *hiányosságokat állapítottak meg a balesetek kivizsgálását, nyilvántartását illetően.* Nem az előírásoknak megfelelően történnek az időszakos orvosi és biztonságtechnikai vizsgálatok, a gépek, berendezések üzemeltetési és időszakos vizsgálatai.

A gépészeti szakszolgálat baleseti helyzetének elemzése semmiképpen sem nélkülözheti a munkakörülmények hatásának alaposabb vizsgálatát, valamint a termelőtevékenység technológiai rendszerének elemzését. Annál is inkább, mivel a vizsgált vontatási telepek állapota — néhányat kivéve — munkavédelmi szempontból kedvezőtlen összképet mutat. Helyenként

nem megfelelő a munkahelyi rend és tisztaság. Rossz állapotban vannak a közlekedési utak, kifogásolhatók a szerszámok és berendezések állapota.

Ezek többnyire olyan hiányosságok, amelyek felszámolása a szolgálati főnökségek hatáskörébe tartozik.

Az elnökség a két jelentésben foglaltak megvitatása után *felhívta a 7. szakosztály vezetőinek figyelmét, hogy minden szinten fordítsanak nagyobb gondot a munkavédelmi előírások betartására,* a biztonságos munkakörülmények javítására és a balesetek megelőzésére.

Ezután a szakszervezetben folyó jogi munka helyzetéről, feladatairól és a szakszervezeti tagoknak nyújtandó jogsegélyről tárgyalt az elnökség. Az utóbbi években a szakszervezetek megnövekedett súlyának, tekintélyének következtében *nőtt a szakszervezeti szervek igénybevétele a dolgozókat érintő jogviták, jogsérelmek orvoslásának és megoldási lehetőségeinek segítségében.* A megnövekedett feladatokat az eddig követett gyakorlat szerint már nem lehetett elvégezni. Így került sor *a szakszervezet központjában egy társadalmi jogügyi bizottság létrehozására, illetőleg másodállású jogtanácsosok beállítására.* Ugyancsak másodállású jogtanácsosokat foglalkoztatnak a területi bizottságok, ahol

nagyon jól megszervezték a dolgozók tájékoztatását a jogi tanácsadás helyéről, idejéről és a jogi képviselet lehetőségeiről.

Az elnökség a közgazdasági osztály jelentésében foglalt intézkedéseket tudomásul vette, majd felhívta a területi bizottságok figyelmét, hogy a kiadott irányelveknek megfelelően segítsék a jogi munkát és időnként beszámoltatással is ellenőrizzék a jogtanácsosok tevékenységét. Továbbá törekedjenek arra, hogy a dolgozóknak nyújtott jogi segítség eredményeként tovább javuljon a bizalom a szakszervezeti szervek munkája iránt.

(vf)

Tudósítóink jelentik:

Újabb munkasikerek a pártkongresszus tiszteletére

Közelebb a Kiváló üzem címhez — Ünnepi műszak, kommunista vasárnap
Hogyan alakul a vonatterhelési terv?

A vasút dolgozói is magukénak vallják az MSZMP Központi Bizottságának álláspontját, amely a kongresszusi irányelvekben többek között így fogalmazódott meg: *„A szocialista társadalom építésének együtt kell járnia az életszínvonal rendszeres emelésével."* Ennek feltételeit pedig *„a jövőben is a termelés, a termelékenység emelésével kell megteremteni.* Céljaink elérésének nagy emelője a dolgozó milliók szocialista munkaversenyének széleskörű kibontakozása. Előrehaladásunk, társadalmi és egyéni boldogulásunk megkívánja, hogy mindenki legjobb tudása szerint dolgozzon a kitűzött célok mielőbbi eléréséért."

Az irányelvekkel való egyetértést tükrözik a kongresszusi munkaverseny eredményeiről tudósító, szerkesztőségünkbe érkezett levelek is. Ezekből közlünk most néhányat.

Szombathely

Boros Zoltán, a szombathelyi járműjavító szb-titkára írja: *„A napokban értékeltük a párt X. kongresszusának tiszteletére üzemünkben indított munkaverseny eredményeit. Ezek szerint a termelékenység vállalt 1,5 százalékos túlteljesítése helyett 2,3 százalékos túlteljesítést értünk el.* Szerepelt a dolgozók vállalásában például, hogy az engedélyezett rezsianyag-felhasználást nem lépik túl. Az értékelés viszont azt mutatja, hogy nemcsak a túllépést sikerült megakadályozni, hanem azt is elértük, hogy *a rezsianyagköltségekből egymillió 150 ezer forint megtakarítás mutatkozzon".*

Beszámol a levél továbbá arról is, hogy a kongresszusi felajánlások nyomán lényegesen nőtt a beadott és elfogadott újítások száma, így a múlt év első felében kifizetett 22 000 forint újítási díjjal szemben 35 000 forintot vettek fel az újítók az elmúlt félévben. Az üzemi balesetek száma 42-ről 31-re csökkent ugyanebben az időszakban. Rövidültek a járműjavítási átfutási idők, *s az egymillió 979 ezer forintos eredménytervet ténylegesen 3 millió 718 ezer forintra teljesítették az üzem dolgozói.* További cél: a kiváló üzem cím elnyerése.

Budapest

Az ugyancsak vezérigazgatói elismerésben részesített MÁV Magasépítési Főnökségtől írja *Bánkúti László* főintéző:

„A kongresszusi verseny egyik eseménye volt nálunk, hogy szeptember 29-én közös tanácskozást tartottak a szocialista brigádvezetők és a kiváló újítók. Két fontos határozatot hoztak, amelyek végrehajtásával, kimagasló munkasikerekkel akarjuk zárni főnökségünk fennállásának 20. évét.

Az egyik határozat értelmében a szocialista brigádok — amelyek a dolgozók nagy többségét tömörítik — *a kongresszus idején ünnepi műszakot tartanak.* Ezzel is pótolni akarják az árvízi újjáépítés okozta kieséseket. A másik határozat szerint: *október újítási hónap.* Célja, hogy a dolgozók, elsősorban a kiváló újítók, javaslataikkal, hasznos ötleteikkel segítsék elő az év végéig befejezendő munkák átfutási, illetve elkészítési idejének rövidítését, könnyítsék a belső szállítási feladatokat. A főnökség egyébként az újítási hónapban benyújtott javaslatokat — hasznosításuk esetén — két százalékkal magasabb díjazásban részesíti.

A debreceni csomópont dolgozóinak kongresszusi készülődéséről *Czeglédi Sándor* és *Marosán Pál* küldött tudósítást.

Debrecen

Kitűnik soraikból, hogy a forgalmi dolgozók versenyével sikerült ellensúlyozni a pályaudvarnak a villamosítási munkálatok miatt csökkent átbocsátó képességét. Enélkül nem lehetett volna zavartalanul lebonyolítani az árvízi újjáépítés következtében *napi 1000—1200 kocsival megnövekedett forgalmat.*

A szocialista brigádok kongresszusi vállalásainak teljesítése nagymértékben járult hozzá a kocsik átlagos tartózkodásának 1,1 órás csökkentéséhez, a kocsikihasználás javításához, és ahhoz, hogy az 1648 tonnás vonatterhelési terv ténylegesen 1751 tonnára alakuljon. A tudósítás név szerint méltatja *Rácz István* tolatásvezető és *Csóg Lajos* rakodóbrigádját kongresszusi vállalásaik kiemelkedő teljesítéséért.

A vontatási főnökségnél a Diesel-mozdonyjavító részleg dolgozói az M62-022-es pályaszámú mozdony javítási idejét rövidítették meg lényegesen, egy főműhelyi munka átvállalásával. *Ezenkívül az október 4-én tartott kommunista vasárnapon — mintegy 300 munkaóra megtakarításával — terven felül végezték el egy Diesel-mozdony D-2-es, időszakos javítását.* A gőzmozdonyjavító műhely dolgozói szintén a tervezettnél rövidebb idő alatt hoztak üzemképes állapotba két vontatójárművet. A kocsijavítók 2 négytengelyes teherkocsi helyreállításában tűntek ki, a műszaki kocsiszolgálat szocialista brigádjai pedig 5 teherkocsi kisorozás nélküli javításával és a személykocsik gőzfűtési berendezéseinek határidő előtti rendbehozásával szereztek újabb érdemeket a kongresszusi versenyben.

A harmadik negyedévben

a tervezettnél 340 ezer tonnával több árut szállított a vasút

Mint ismeretes, a vasút az első félévben mind a vállalati, mind pedig a felemelt operatív tervet teljesítette, mégsem tudta a szállító felek igényét kielégíteni. *Szénből 10,3 millió tonnát szállítottunk,* ami azonos a bázis- és a tervezett menyiséggel. Kőből és kavicsból viszont mind a bázisnál, *mind a tervezettnél kevesebbet szállított a vasút.* Ugyanakkor vasércből, cementből, szerfából, kenyérgabonából és műtrágyából jelentős túlteljesítés mutatkozik.

A be- és kirakások hétközbeni egyenetlenségén kívül ebben az évben súlyos gondokat okozott a fuvaroztatók általános rakodási késedelme.

A késetten kirakott kocsik napi átlaga júniusban például 1428 kocsi volt. Ez 38,6 százalékkal több a bázisidőszaknál.

Ez azért is szembetűnő, mert az érkezett rakott kocsik napi átlagos mennyisége 4,3 százalékkal kevesebb volt a múlt évinél.

A kocsik beállítása és az áruk kirakása az érintett rakodóállomások telítettsége és a rakodóhely hiánya miatt vontatottan haladt. Ez azt eredményezte, hogy *az érintett állomásokon és vonalakon nagy mennyiségű rakott kocsit kellett feltartóztatni.* Mindez nagy szállítási kapacitást kötött le és akadályozta az újabb szállítási igények kielégítését. Az elegymozgás lassulása és a torlódások hatására később lökésszerűen kellett a kocsikat kiállítani a szállíttató felek részére. Végső soron ez a kocsitartózkodási idők és a kocsiforduló növekedéséhez vezetett.

A vasút gondjain kétségtelenül sokat segített a *Gazdasági Bizottság* határozata, mely szerint augusztus 15-től új kocsiálláspénzidő került bevezetésre. A határozat szigorúbb pénzügyi szankciókat alkalmaz a vasúti kocsikat késedelmesen be- és kirakó fuvaroztatókkal szemben. Ennek és a vasút által foganatosított intézkedések eredményeként *a harmadik negyedévben lényeges javulás következett be az áruszállításban.*

Annak ellenére, hogy a vasút vállalati tervét havonta 200 ezer tonnával felemelték, jó eredményekkel zárta a harmadik negyedévet. A felemelt operatív terv 29 millió 940 ezer tonna áru szállítását írta elő. Ezzel szemben

30 millió 274 ezer tonnát szállítottunk. A túlteljesítés mértéke 334 ezer tonna.

Ezzel az eredménnyel a vasút az elmúlt I—III. negyedévben 85,5 millió tonna árut szállított, 2 millió 952 ezer tonnával többet az előirányzatnál és 3 millió 330 ezer tonnával többet a bázisidőszaknál.

Az év hátralevő részében is nagy munka vár a vasutasokra, hiszen *mintegy 29 millió tonna árut kell elszállítani.* Ez még jó időben is nagy feladat. hát még ősszel és a tél küszöbén. Ezért a szolgálati helyeken még fokozottabban, még körültekintőbben kell szervezni a munkát, hogy zavartalanabbul végezhessük a szállítást.



Szavaz a tagság

(Laczkó Ildikó felvétele)

Szabó Antal főtitkár csehszlovák kitüntetése

A Csehszlovák Szocialista Köztársaság Közlekedésügyi Minisztériumának és a csehszlovák vasutasszakszervezet meghívására *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, *Szabó Antal*, a vasutasszakszervezet főtitkára, *Szücs Zoltán* vezérigazgató-helyettes és *Gazdi Dénes*, a vasúti nemzetközi osztály vezetője szeptember 24—26-ig részt vettek a csehszlovák vasutasnap alkalmából *Prágában* rendezett nagyszabású ünnepségeken.

Szabó Antal főtitkár ebből az alkalomból, a csehszlovák—magyar barátság érdekében közel két évtizeden át végzett munkájáért *a csehszlovák közlekedés kiváló dolgozója* kitüntetésben részesült. A kitüntetést *Ing. Jaroslav Kniska*, a Csehszlovák Szocialista Köztársaság közlekedésügyi minisztere adta át.

Megválasztották a Vasúti Főosztály új pártbizottságát

Megtartotta pártértekezletét a *Vasúti Főosztály* pártbizottsága, melyen megjelent *dr. Bakos Zsigmond*, a VI. ker. Pártbizottság első titkára, *Urbán Lajos*, az MSZMP Központi Bizottságának munkatársa, *Horváth Alajos*, az MSZMP Budapesti Pártbizottságának munkatársa, *Gábor Zoltán*, a KPM MSZMP bizottságának titkára, *Gyócsi Jenő*, a vasutasszakszervezet elnöke és *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója.

A pártértekezlet előadója *dr. Pethes Imre*, a Vasúti Főosztály pártbizottságának titkára, számot adott az elmúlt négy év munkájáról, eredményeiről. Kiemelte, hogy a pártbizottság az egész négyéves működése alatt nagy gondot fordított arra, hogy tevékenységében megfelelő munkastílust alakítson ki.

A pártbizottság az elmúlt években több fontos kérdést vizsgált meg, amely az egész vasútüzem működésével kapcsolatos. Ilyen a körzeti pályaudvari rendszer kialakításának népgazdasági hatása, az állóeszköz-gazdálkodás javítása, az árudíjszabási reform végrehajtása, a vasút automatizálásának szükségszerűsége stb.

A felszólalók közül dr. Bakos Zsigmond, a VI. ker. Pártbizottság első titkára és Rödönyi Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója a dolgozókról való gondoskodást állította a felszólalása középpontjába. Gyócsi Jenő a vasút ez évi szállítási feladatairól beszélt. Hangsúlyozta: *az év végéig még 29 millió tonna árut kell továbbítani ahhoz, hogy eleget tegyünk népgazdasági kötelezettségeinknek.*

A Vasúti Főosztály pártértekezlete az egésznapos tanácskozás után megválasztotta az elkövetkező négy évre a pártbizottságot, melynek titkára továbbra is *dr. Pethes Imre* lett.

B. I.

Szakszervezeti munka 400 km hosszú vonalszakasz mentén

Választás előtt a kecskeméti pályafenntartási főnökségnél

A kecskeméti pályafenntartási főnökség létszámába tartozó 485 szakszervezeti tag választásra készül. Erről a készülődésről beszélgettünk el a napokban *Biró Pál* főintézővel, a szakszervezeti bizottság titkárával, aki a 11 tagú vezetőség élén irányítja a mintegy *400 kilométer hosszú vonal mentén fekvő 20 pályamesteri szakasz 30 bizalmijának, illetve két műhelybizottság 3—3 tagú vezetőségi tagjának mozgalmi munkáját.* Velük közösen, a lehető legszorosabb együttműködéssel kell most a választást előkészíteni, a tagságot mozgósítani és a következő évek feladatainak jó elvégzéséhez a feltételeket megteremteni.

Tájékozottság és tekintély

Hogyan láttak munkához? Hol tartanak jelenleg? Milyen esélyekkel lehet számolni?

— *A választással járó feladatok tulajdonképpen csak egy részét képezik a hosszú távon végzett szakszervezeti munkának* — mondotta Biró Pál. — *Ha a munka folyamatosan megy a szakszervezeti bizottság területén, akkor a választás nem jelent különösebb gondot, megterhelést, sem a tagságnak, sem a vezetőségnek.* Még ilyen speciális helyzetben sem, mint amilyenben mi vagyunk a terület széttagoltsága miatt. Az évek során nálunk kialakított szervezési forma és gyakorlat igen alkalmasnak bizonyult feladataink elvégzéséhez, amelyeknek csupán egyike a választás. Ezzel persze, nem akarom lebecsülni a most soronkövetkező eseményeket, sőt — éppen azt hangsúlyozom: *a választások közötti időszakokban is mindig nagyon felelősségteljesen és nem kampányszerűen kell dolgoznunk,* hogy nyugodtan, különösebb erőfeszítések és zökkenők nélkül kerülhessen sorra munkánkban ez a rendkívül fontos esemény, a tisztújítás.

A kecskeméti pályafenntartási főnökségnél hatéves múltja van már annak a gyakorlatnak, hogy negyedévenként — a pályamesteri értekezlettel egyidőben — megbeszélést tartanak a bizalmiak is.

— Igen, főnökségünk vezetője, *Feleki Pál* műszaki főtanácsos, a vasutasszakszervezet központi vezetőségének és elnökségének tagja, kezdeményező szerepet vállalt e gyakorlat kialakításában. *Amikor tájékoztatja a pályamestereket a negyedévi gazdasági feladatokról, ott vannak a megbeszélésen a bizalmiak is,* akiknek 90 százaléka fizikai munkás. Ilyenkor együtt értékelik az előző negyedévben elvégzett munkát, majd meghatározzák a további tennivalókat. A pályamesteri értekezlet végeztével a bizalmiak együtt maradnak, hogy a gazdasági feladatok ismeretében megbeszélhessük a mozgalmi munka részleteit is. A bizalmi értekezleten jelen vannak a szakszervezeti bizottság reszortosai: *ők is tájékozódnak és tájékoztatnak.* Információs rendszerünknek ez az egyik alapja. Ezek után a dolgozók bármilyen természetű kérdéssel fordulhatnak a bizalmiakhoz, pontos, megbízható választ kapnak tőlük, s szükség esetén a megfelelő intézkedések sem maradnak el.

Így nem véletlen, hogy a bizalmiaknak nagy a tekintélyük. A pályamesteri szakaszokon megtartott termelési tanácskozásokat például a bizalmi nyitja meg és vezeti le.

A mozgalom: jó iskola

— *Túlzás nélkül mondhatom, hogy mind a gazdasági, mind a mozgalmi munka jó vagy kevésbé jó elvégzése elsősorban a bizalmiakon múlik.* — magyarázza. — Felelősségérzetükre, politikai érettségükre jellemző, hogy időközönként nyilvánosan beszámolnak végzett munkájukról a tagság előtt. Ez egyébként az utóbbi évek egyik kiemelkedő eredménye nálunk, amit nem is volt könnyű meghonosítani. Gondoljuk csak végig: *milyen érzés egy „szónoklathoz" nem szokott pályamunkásnak, vonalgondozónak, pályaőrnek kiállni a „plénum" elé,* s számot adni; beszélni, agitálni, bírálni vagy éppen önkritikát gyakorolni, ahogy szükséges. Ezt a képességet a szakszervezeti, mozgalmi munkában szerezték meg a bizalmiak.

Tevékenységüket nehezíti a létszámhiány, a fluktuáció. A szakszolgálat feladatai közben állandóan nőnek. A vasúti pálya állapotának romlását csak a dolgozók állandó átcsoportosításával tudjuk megakadályozni. *Mindig oda — egyik vonalról, szakaszról a másikra —, küldjük az embereket, ahol éppen a legnagyobb szükség van munkaerőre.* Ennek azonban senki nem örül. Így még nehezebb fegyelmet tartani, megfelelő munkakörülményeket biztosítani, a szociális igényeket kielégíteni. *A bizalmiak emberi magatartásán, politikai képzettségén, tekintélyén sokminden múlik. Többek* között az is, hogy a szervezettség — a mostoha körülmények ellenére — csaknem 100 százalékos.

— A legjobb bizalmiak közé tartozik *Olasz János* vonalgondozó az I-es szakaszon, azaz Nagykőrösön; *Görög János* a kiskunfélegyházi IV-es szakaszon; *Vörösváczki József* pályamunkás a gépesített mozgó egységnél, amelyik most a félegyháza—szentesi vonalon végzi munkáját; *Darányi Károly,* a VIII-as szakasz pályamunkása; *Horváth József,* a kecskeméti IX-es magasépítményi szakasz fiatal kőművese: *Kása József,* a Kecskemét átrakó—Bugacpuszta közötti XVII-es szakasz pályamunkása; *Katona János,* aki az orgoványi XIX-es szakaszon dolgozik és még lehetne sorolni a jó bizalmiak neveit. Újraválasztásuk nem okoz gondot — mondja Biró Pál. — Úgy gondoljuk, hogy a választásnál mindössze két bizalmi fog cserélődni.

Bevált gyakorlat

A vezetőségben milyen változások várhatók?

— Ez a tagságon is múlik. Az eddigi beszélgetések alapján úgy látjuk, hogy különösebb változás nem következik be. A vezetőség tagjai rendesen, hozzáértően és lelkiismeretesen végezték munkájukat. Ugyanezt mondhatjuk *Sebestyén Józsefné* bérelszámolóról is, tt-bizottságunk elnökéről, aki tizenhat éve végzett funkciójából most felmentését kérte. Méltányoljuk, hogy özvegy asszony, két iskolás lányának nevelése most már több időt igényel tőle, így pótlásáról kell gondoskodnunk. *A nőbizottsági tagságra ott szeretnénk megfelelő lányokat, asszonyokat találni, ahol a legtöbb nő dolgozik.* Elgondolásunk szerint az egyik bizottsági tag a kecskeméti magasépítési szakaszról, a másik a kiskunfélegyházi műhelybizottságtól kerülhetne ki, s a bizottságot *Vajda Lászlóné* személyzeti előadó, az eddigi nőfelelős vezethetné. A jelölőbizottság az október 22-i taggyűlés után lát munkához. Ekkor választja meg a tagság a szavazatszedő bizottságot is. *A bizalmiak és a műhelybizottságok újjáválasztása pedig november második felében kerül sorra területünkön.* A taggyűlés küldöttértekezlet rendszerű, vagyis minden pályamesteri szakasz dolgozói kijelölik azokat, akik részt vesznek a választáson. Ezt a formát a területi bizottság hagyta jóvá. Különben nincs is olyan helyiségünk, ahol a több mint 400 főnyi tagság egyszerre megjelenhetne.

A kölcsönösség elvén

A kecskeméti pályafenntartási főnökség szakszervezeti bizottsága körültekintő alapossággal — a bizalmiakkal és az egész tagsággal együttműködve — készül a választásra. A munka sikerének egyik záloga, hogy *a szakszolgálati vezetők, élükön Feleki Pál pályafenntartási főnökkel, segítik a szakszervezeti bizottság tevékenységét.* Nem hiányzik ez a segítőkészség a főnökség, valamint a csomópont pártszervezete, illetve annak csúcsvezetősége részéről sem.

— *Mester János* oktatótisztettel, pártalapszervezetünk titkárával tizenegy éve dolgozom együtt — mondja a szakszervezeti bizottság titkára —, s minden lényeges kérdésben kikérjük egymás véleményét. A csomópont párttitkári tisztét *Szabics István,* a pályafenntartási főnökség vezető mérnöke tölti be, ezenkívül *Szénási Lászlóné,* a nálunk dolgozó vszt-ügyintéző szintén tagja a párt-csúcsvezetőségnek. Velük is gyakran tanácskozunk, *s ha szükség van rá, közösen intézkedünk.* A kölcsönös elvi és gyakorlati segítségnek is része van abban, hogy nyugodtan nézünk a választások elé...

Kovács József

A MÁV Kórházban tisztázódtak a hatáskörök

A MÁV Kórház szakszervezeti bizottságában a két választás között személycserékre került sor. A tiszteletdíjas szbtitkár helyett a politikai és az érdekvédelmi munka javítása érdekében függetlenített titkári és szociálpolitikai státuszt kaptak. A szakszervezeti bizottság vezetői így most az első választásra készülnek.

— Hogyan értékeli a két választás közti időszakot, milyen eredményeket értek el, különösen az utóbbi egy esztendőben? — kérdeztük *Klujbel Imrénét,* a szakszervezeti bizottság titkárát.

Javult az együttműködés

— *Kórházunk helyzete nem azonos más szolgálati helyek, üzemek életével* — mondotta. — *Sajátosságaink azonban csak módszereinket módosítják. A nevelés az érdekvédelem tartalmi igényeit nálunk is a törvények az előző kongresszus határozatai és a vezetőszervek állásfoglalásai határozzák meg.* A szakszervezeti bizottság, az osztálybizottságok és a bizalmiak munkája épp oly bonyolult, mint bármely fordaszolgálatos tagolt munkahelyen. Mégis nálunk sok tekintetben elmaradottabb a szakszervezeti nevelő munka, sőt az érdekvédelem is. A szakszervezeti tisztségviselők önálló tevékenysége gyakran bizonytalan, hatékonysága pedig lényegesen gyengébb, mint számos jól dolgozó üzemben, szolgálati helyen. *Azért ha túl sokat nem is, de néhány figyelemre érdemes változást elindítottunk a MÁV Kórház életében.*

Régebbi mulasztást pótoltunk azzal, hogy *a szakszervezeti bizottság és az osztálybizottságok hatáskörét tisztáztuk.* A kórház igazgatóságával javult az együttműködés. Megváltozott a szakszervezeti tisztségviselők, főként a bizalmiak hányatottsága, javult érdekvédelmük, határozottabbá vált törvényes védettségük. *Megszűnt a bizalmiak, osztálybizottsági tagok előzetes hozzájárulás nélküli helyezgetése, ami korábban rendszer volt.* Előfordul még, hogy lebecsülik a szakszervezeti bizottság, az osztálybizottságok munkáját. Vannak, akik legyintenek, ha a szakszervezetről van szó. A bizalmiak formális tagdíjszedő munkáját nem tudtuk még teljesen átalakítani megfelelő tartami, érdekvédelmi, a szocialista gondolkodást formáló mindennapi tevékenységgé.

Kezdeti eredmények

A szociális helyzet javítását illetően is vannak kezdeti eredményeik. *A salakozók több éves jogos panasza alapján bakancsellátásban részesültek. A gépház fűtői részére veszélyességi pótlékot vezettek be.* Közel 200 — laboratóriumi, fogtechnikai, az intenzív terápiás osztály stb. — dolgozója részére megvalósult a rövidített 7 órás munkaidő. Az étkezdei dolgozók munkája könnyítésére három fázisú mosogatót szereltek be. A korábbinál többet foglalkoztak a betegellátás színvonalával, a gyógyítás alatt álló betegek szociális helyzetének javításával, gondjaik orvoslásával. Foglalkoztak jogos egészségügyi, etikai kérdésekkel.

— Hol tartanak a választásokra való felkészülésben?

— *A választások lebonyolítására intézkedési tervet dolgoztunk ki. Január 12-én lesz a szakszervezeti bizottságot választó küldöttértekezlet. Előtte 85 bizalmit, 5 osztálybizottságban közel 40 vezetőségi tagot több mint 100 küldöttet kell megválasztani.* Az osztálybizottságokkal hozzákezdtünk a bizalmi választások előkészítéséhez, a választási munka felelőseinek kijelöléséhez, a választási célkitűzések széles körben való ismertetéséhez.

Szakszervezeti bizottságunk határozata szerint *október 1-ig* minden osztálybizottsági tag, a szakszervezeti bizottság munkabizottságai, tehát az szb-tagjai kétéves munkájukról, tevékenységükről *írásbeli összegezést készítettek.* Ez lesz az alapja a szakszervezeti bizottság és az osztálybizottságok beszámolóinak.

A jelölő bizottság tagjait *október 10-ig mindenütt megválasztottuk,* hogy legyen kellő idejük a tagság közötti véleménycserére, álláspontjuk összegezésére. A korábban megkezdett *politikai nevelő munkát és érdekvédelmi tevékenységet fokozzuk.* Aktívan részt veszünk az MSZMP X. kongresszusa irányelveinek ismertetésében, majd a kongresszus határozatainak feldolgozásában.

Legégetőbb a lakáshiány

— Milyen szociális kérdések foglalkoztatják most a szakszervezeti bizottság vezetőit?

— *Sok panasz volt és van ma is az étkeztetés minőségére és a higiéniára egyaránt.* A szakszervezeti bizottság önkiszolgáló étkeztetés bevezetését javasolta. Ezzel a kórház illetékes vezetői egyetértettek. A közösen megállapított határidő azonban eltolódik. Másik nagy gond a munkaerőhiány. A nővérek szociális helyzete is sok kívánni valót hagy maga után. *Legégetőbb a lakáshiány. A nővérszállás építését régen elhatározták, de még nem épül.*

Az asszonyok vezette szakszervezeti bizottság, mint a beszélgetésből is kitűnik, eredményesen tevékenykedik a MÁV Kórházban.

Kovács János

Együttműködési megállapodás

Szakszervezetünk és a szlovák vasutas-szakszervezet között korábban létrejött megállapodás értelmében október 1-én Budapesten megbeszélésre került sor. Magyar részről *Szabó Antal* főtitkár, *Berta István,* a munkavédelmi felügyelőség vezetője és *Kajcsa József,* a közgazdasági osztály vezetője, szlovák részről pedig *Julius Kirchner* titkár és *Karol Tankovics* munkavédelmi felügyelő vett részt a megbeszélésen. A két küldöttség megállapította, *hogy az együttműködés továbbfejlesztése mindkét szakszervezet érdeke.* Ezért a jövőben rendszeresen tartanak megbeszéléseket, az eddigieknél gyakrabban szerveznek közös akciókat, hogy még hatékonyabban elősegíthessék a csehszlovák és magyar vasutasok munkáját.

Az értekezleten a tárgyalófeleket kölcsönösen érdeklő kérdések megvitatása után a következőkben állapodtak meg:

— azokon a határállomásokon, ahol a csehszlovák és a magyar vasutasok együtt dolgoznak a forgalom hatékonyabb lebonyolítása érdekében szorgalmazzák a korszerű technológia bevezetését és a közös célok megvalósítása érdekében rendszeres felvilágosító munkát fejtenek ki a dolgozók között;

— a baleseti helyzet kedvezőtlen alakulása miatt kölcsönösen és folyamatosan tájékoztatják egymást a tett intézkedésekről, illetve azok eredményéről;

— a jövő évben sorrakerülő, kapcsolódó vonalvillamosítás előkészületeivel egyidőben az új technika megismerése és a balesetek megelőzése érdekében *a szakszervezeti szervek nagyobb gondot fordítanak a dolgozók felkészítésére.* Ezekre a tennivalókra a gazdasági vezetők figyelmét is felhívják. *Sturovo* közös határállomáson ezt a munkát folyamatosan és közösen végzik.

Az együttműködési megállapodás végrehajtásáról a két szakszervezet folyamatosan tájékoztatja egymást és egy év múlva értékeli az akciók eredményét.

Irányelvek a választott testületek létszámára

Az 1970/71. évi alap-, közép- és felsőszintű választásokra a vezetőszervek létszámát *a központi vezetőség* az alábbiak szerint állapította meg:

Műhely-, osztály-, munkahelyi bizottság: 3—7 fő.

Szakszervezeti bizottság: 3—15 fő:

Üzemi-, vállalati-, intézményi szakszervezeti tanács: 25—81 fő, — azok szakszervezeti bizottságai: 3—15 fő

Társadalombiztosítási tanács: 5—7 fő

Területi bizottság: 5—15 fő

Központi vezetőség 45—109 fő

Elnökség: 13—21 fő

Számvizsgáló bizottságok: 3—11 fő

A szakszervezeti bizottságot választó küldöttértekezlet küldötteinek számát az alábbiak figyelembevételével határozta meg a központi vezetőség:

Vezetőségválasztó küldöttértekezletet kell tartani azokon a szolgálati helyeken, ahol a szervezett dolgozók létszáma meghaladja a 600 főt. Azokon a 600 főn aluli szolgálati helyeken, hol a vezetőségválasztó taggyűlés megtartása akadályozva van, a szakszervezeti bizottság a területi bizottságtól kérheti küldöttértekezlet megtartását.

A küldöttek száma:

1000 szervezett dolgozóig minden 8 fő után 1 küldött

1000—1800 szervezett dolgozóig minden 10 fő után 1 küldött.

1800-on felül szervezett dolgozóig minden 15 fő után 1 küldött.

Üzemi, vállalati, intézményi szakszervezeti tanácsot választó küldöttértekezletre a szavazati joggal rendelkező küldöttek létszáma legalább háromszorosa legyen a megválasztásra kerülő összes tisztségviselő számának.

A területi küldöttértekezletek küldötteinek száma:

Budapest	150 küldött
Debrecen	120 küldött
Miskolc	120 küldött
Pécs	110 küldött
Szombathely	110 küldött
Szeged	100 küldött

A területi küldöttértekezleteken az alábbi számok alapján választják meg a Vasutasok Szakszervezete VIII. kongresszusára a küldötteket:

Budapest	75 küldött
Miskolc	30 küldött
Debrecen	30 küldött
Szeged	20 küldött
Pécs	22 küldött
Szombathely	20 küldött
Utasellátó	8 küldött
Vasúti Főosztály	6 küldött
GYSEV	4 küldött
MÁV Kórház	3 küldött

Beruházási Intéző Bizottságok 2 küldött, összesen 220 küldött.

Az SZMT-ok irányszámai alapján a területi küldöttértekezlet megválasztja az SZMT választására a küldötteket.

A küldöttek választása során gondot kell fordítani arra, is, hogy az összetétel megfelelően tükrözze az adott terület dolgozóinak összetételét.

Nem kell a választással egy időben lebonyolítani a következő szervek újjáválasztását:

— a társadalmi bíróságokat,

— a szakszervezetek társadalmi ellenőreit,

— a kultúrális intézmények vezetőségeit.



PRESSZÓKÁVÉ, KAKAÓ, HIDEG UDÍTÓ ITALOK, BUFÉÁRUK, CIGARETTA, LEVELEZŐLAP, BÉLYEG.

Az utasok gyors kiszolgálását biztosítják a pályaudvari automaták.

Ferencvárosi változások

Épül az új, körzeti villamosvontatási telep

Aki nem mindennapos vendég a ferencvárosi vontatási főnökségnél, az ugyancsak elcsodálkozik azon a változáson, ami a delta vágányok által körülzárt területen az elmúlt időben végbement. A régi fűtőház elhasznált, kiöregedett épületeit, történelmi viharokat élt csarnokait lebontották. Új arcot, modernebb, szebb külsőt ölt majd a hajdani ferencvárosi fűtőház. *150 millió forintos költséggel körzeti villamos vontatási telep készül*, amelynek befejezési határideje 1973. december 31.

A jelenleg folyó rekonstrukciós munkálatokról, gondokról és nehézségekről beszélgettünk *Völgyesi Györggyel*, a vontatási főnökség vezetőjével, *Kurucz Sándorral*, a szakszervezeti bizottság titkárával, *Németh Istvánnal*, a MÁV Magasépítési Főnökség építésvezetőjével és *Medgyes Istvánnal*, az építkezés főmunkavezetőjével.

Három fázisban

— *Az építkezésnek, a vele járó apróbb kellemetlenségekkel együtt, őszintén örülünk* — kezdte a beszélgetést a vontatási főnökség vezetője. — *Hiszen ez azt jelenti, hogy mindannyian, akik itt vagyunk kultúrált, magas technikai színvonalon álló munkakörülmények közé kerülünk. Az építkezés három fázisban történik.* Az első fázisban egy ideiglenes gőzmozdonyszín készült, még a hatvanas évek elején, ahol jelenleg dieselek javítása folyik. A második és harmadik fázis építkezése most történik. A második ütemben *elkészült a négyemeletes irodaház*, amelyben 200 személyes ebédlő és melegítő konyha, fekete fehér öltöző, a második és harmadik emeleten irodák, a negyedik emeleten pedig oktatótermek találhatók.

— *Az épület elkészült ugyan, de beköltözni mégsem költözhetünk, mert hiányoznak a külső ablakok, s ha esik az eső, a szobákba befolyik a víz* — kapcsolódik a beszélgetésbe Kurucz Sándor. — Azonkívül az ablakok mellett ujjnyi rések vannak, s így nemcsak az eső, hanem a szél is átjárja a szobát. Ezt csak a külső burkolat takarja el. *A konyhából hiányzik a melegítő kályha*, hogy csak a leglényegesebbeket, a jelenleg fennálló hiányosságokat említsem. Ilyen körülmények között érthető, ha az irodaházat nem vesszük birtokba.

Joggal kifogásolják

— S mit szólnak ehhez az építők? — tettük fel a kérdést.

— *A vontatási főnökség vezetői joggal kifogásolják ezeket a hiányosságokat* — szólal meg *Németh István* építésvezető —, *mert ezek valóban háttráltatják a beköltözést, de nem tehetünk róla.* A külső ablakokhoz nem kapunk négy milliméteres síküveget. Anyagbeszerzőink már több mint két hónap óta ezután járnak, de ezideig eredménytelenül.

— Mi amikor javasoltuk a tervezőknek, hogy a 4 milliméteres helyett használjunk 3 milliméteres üveget, amivel rendelkezünk, *a tervező nem engedélyezte* — vette át a szót Medgyes István főmunkavezető. — Így a 3 milliméteres üvegeket más munkahelyen használtuk fel. Most, amikor látják, hogy a 4 milliméteres üveg hiánycikk, engedélyeznék a hármast is, de már az sincs.

— S az ablakok melletti rés?

— *Az az ablaktokok összeszáradása miatt van, s a nyílásokat a külső burkolat klingerit tégla szépen eltakarja majd.* A külső burkolat felrakása most folyik, s ha elég lesz az anyag —, mert klingerit téglából sincs elegendő —, akkor a rossz idő beállta előtt ezt a munkát befejezzük. Az ételmelegítő kályháról pedig nem nekünk, hanem a beruházónak, *a budapesti igazgatóságnak kell gondoskodni.*

— *Az épület teljes átadásának határidejére, 1970. december 31-re minden rendben lesz* — ígéri az építésvezető. — Bár az igaz, hogy a földszint és az I. emelet átadásának határideje 1970. június 30. volt, de az említett objektív körülmények gátolták a munkát. Nem beszélve az örökös munkaerőhiányról. Csak ebben az évben 30 dolgozó hagyott itt bennünket.

Nehéz tél előtt

A ferencvárosi vontatási főnökség vezetőinek azonban *nemcsak az irodaépület miatt fáj a fejük, hanem a közelgő tél miatt is, hiszen a futójavításokat a legnagyobb jóindulat mellett is csak a szabad ég alatt végezhetik el.* S hogy mit jelent télen szabadban dolgozni, azt csak az tudja igazán, aki egyszer már megpróbálta.

— *Mivel nincs elég fedett helyünk, tehetetlenek vagyunk* — szólal meg ismét Kurucz Sándor. — *A régi szerelőcsarnokot sürgősen le kellett bontani.* A Diesel-csarnokba gőzössel tűzrendészeti okok miatt nem mehetünk be. Így ott és a kerékpár süllyesztő vágányán is csak hideg mozdonyokat javíthatunk. A futójavításoknak a *„tüzes mozdonyoknak"* csak a széllel bélelt hatalmas sátor marad. Már most kérjük dolgozóink megértését, türelmét, mert tudjuk, hogy nehéz lesz a tél, de mi is kényszerhelyzetben vagyunk. *Meleg ruháról, védőitalról, s melegedőről gondoskodunk.* Reméljük azonban, hogy a következő tél már tető alatt találja az új gőzmozdonyjavítót, mert Ferencváros a villamos- és Diesel-mozdonyok mellé gőzmozdonyokat is kapott, s azok javításáról, karbantartásáról is gondoskodniuk kell.

Mindenki tudja, hogy egy ilyen nagyszabású rekonstrukció sok gonddal, kellemetlenséggel jár. Azt is tudják, hogy az anyagellátás akadozik és a munkaerő helyzettel sincs minden rendben. Az építkezés szervezői, beruházói és kivitelezői azonban tervszerűbb munkával, bölcsebb előrelátással, a sok gondtól és bosszúságtól megkímélhették volna a ferencvárosi vontatási főnökség vezetőit és dolgozóit.

Szerényi József

A vonatszámok mögött emberek vannak

Hosszú távollét — alacsony teljesítmények

Félnapokat állnak a szerelvények

Napjainkban 450—460 vonatkísérő tartozik *Debrecen* állomáshoz, az ottani I-es számú műhelybizottsághoz. Munkájukról, gondjaikról beszélgettünk legutóbb *Bzdyk Lajos* fővizsgálóval, a műhelybizottság titkárával és *Deme István*nal, a vonatkísérők vezénylőtisztjével.

Különös rekord

— *A legnagyobb gondunk, hogy csökkentsük vonatkísérőink igénybevételét, amit a magas távolléti és szolgálati óraszám jelent.* A nyári hónapokban, amikor az egész országból áradt a sok építőanyag *Szabolcs megye* árvízsújtotta területeire — mondta a titkár, — megértettük, hogy nekünk is többet kell vállalnunk. Nem is panaszkodtunk amiatt, hogy *augusztusban 25 dolgozónk túllépte a 300 órás távolléti időt. Sőt egyikünk, Balogh Sándor különös „rekordot" ért el 365 órai távollétével.* Most azonban már túlvagyunk a dolgok nehezén, s azt várnánk, hogy a kollektív szerződésben előírtaknak megfelelően könnyítsék a megterhelésünket.

Döcögő irányvonatok

Tulajdonképpen mire panaszkodnak a debreceni vonatkísérők és reális-e az igényük? Bonyolult kérdés ez, hiszen, aki többet dolgozik, többet is keres. Vagy talán mégsem?

Nem bizony! Mert ha közelebbről megnézzük, mivel töltik idejüket a debreceni vonatkísérők, kiderül, hogy a sok-sok eltöltött órában mind „vékonyabban" jelentkezik a produktív munkaóra. *Azelőtt 4—5 óra alatt megtették az irány- és közvetlen vonatokkal a Debrecen—Budapest utat, mostanában sűrűn előfordul, hogy 30 óra kell ehhez.* Manapság csak döcögnek a szaladás helyett a közvetlen és irányvonatok. Kitűnik ez abból is, hogy km/óra teljesítményük a bázisban 26,84 volt, az idei terv 25,17, a teljesítés eddig azonban csak 20,5 kilométer óránként. *Így nehéz kiaknázni a Diesel-vontatásban rejlő hatalmas erőt*, s az üzemi költségeket csak növeli a vonatkísérők túlóráztatása. Az év eleji hónapokban 10—11 ezer túlórát teljesítettek, most pedig havi 14—15 ezer túlórára kényszerülnek a debreceni vonatkísérők.

— *A mi munkánkat leginkább az nehezíti* — mondotta Deme István —, *hogy elvárják tőlünk a pestiek és a szolnokiak kisegítését is.* A debreceni mozdonyvezetőket Szolnokon leváltják a helybeliek, a mi vonatvezetőnk azonban kénytelen tovább utazni. Ugyanekkor a szolnoki vonatkísérők hozzák Debrecenbe a különböző vonatokat.

A hosszabb utak a produktív órateljesítmények szempontjából nem jönnének rosszul a debrecenieknek. *De hol vannak a produktív órák?* A legtöbb szerelvény csak félnapos ácsorgással — jól kitűnik ez a vonatok menetokmányaiból — közeledhet *Bp. Ferencváros* felé. A problémák, melyek a növekvő igénybevétel, s a csökkenő produktív teljesítmények ellentmondásából adódnak, erősen hátrányosak az emberekre. *Gondolnak-e erre a vonatok mozgásának irányítói? Eszükbe jut-e, hogy a vonatszámok mögött emberek is vannak?* — A növekvő létszámhiány mellett jobban kellene takarékoskodni a dolgozók munkaidejével. A fordák jobb szervezése mellett ezt elsősorban a menetrendszerűség javítása biztosíthatja.

Kevés a kalauzkocsi

— *A nem megfelelő munkakörülmények miatt is gyakran panaszkodnak munkatársaink* — jegyezte meg Bzdyk Lajos. — *A kalauzkocsik csaknem teljesen hiányoznak.* Hiába írja elő most már a forgalmi utasítás is, hogy kezelőtolató vonatokhoz kalauzkocsit kell biztosítani. *Rendszerint csak „Lacikocsit" kapunk, amely már az őszi időben sem alkalmas a vonatvezetői munkához.* Panaszunk nyomán most ígéretet kaptunk arra, hogy a fővizsgára váró kis személykocsikat átmenetileg futóképessé teszik, hogy a kalauzkocsikat pótoljuk velük.

A közeledő tél miatt fontos, hogy a helyi vonatok forduló állomásain, *ahol laktanya nem áll rendelkezésre, jól fűthető melegedőket biztosítsanak a vonatkísérőknek*, akik a debreceni térségben is mind többet vállalnak magukra a forgalmi, kocsirendezői feladatokból is.

L—cz

Nehéz nyár után, nehezebb tél előtt

Látogatás a Déli pályaudvaron

Milyen is volt a nyári csúcsforgalom ez évben a Déli pályaudvaron? Aligha lehetne az erős, sőt megfeszített munkáról pregnánsabb képet adni, mint egyetlen nap „beteglistájával". Augusztus 8-ra sokáig emlékeznek majd az állomás dolgozói, mert e napon *Rakk Kálmán* 50 esztendős állomásfőnök a reggeli órákban olyan rosszul lett, hogy kórházba kellett mennie. A mentők szállították el *Poszmik János* lámpakezelőt, akit azóta trombózissal gyógyítanak. Az információban, ahol az egyik dolgozó beteg volt, s a másik külföldön tartózkodott, az egyedül maradt *Cédulás Anna* is rosszullét miatt volt kénytelen abbahagyni a munkát. E napon ezért csengett hiába a telefon a Déli információs irodáján.

Vége a csúcsforgalomnak

Azóta a betegek már sokat javultak; *Rakk Kálmán is elfoglalta helyét az állomásfőnöki irodában*, de azért ennek az előző éveknél is nagyobb csúcsforgalomnak e kellemetlen emlékei továbbélnek.

— *A vasutat szeretni kell!* — Így foglalta össze véleményét a nehézségekről az 50 év felé járó *Szabó Imre*, a szakszervezeti bizottság titkára, feladási pénztáros, aki szakszervezeti funkcióját csak akkor végezheti, ha szabadnapos. — *Szívesen végzem feladataimat, hiszen itt lakom nem messze, az Alkotás utcában, így nagyon kevés időt vagyok távol az állomás ügyes-bajos dolgaitól.*

Elmondja, hogy különösen a szabad szombatok előtti pénteki napokon volt óriási a forgalom, s ez főként a kisszámú pénztárosgárdát vette nagyon igénybe. Nehezítették a helyzetet a helyjegyes vonatok, mert eléggé gyakoriak voltak a kettős jegyeladások. Nem csoda ez, hiszen nemcsak a Déli, hanem az IBUSZ és az induló állomások is kiadtak ilyen jegyeket.

Amikor e beszélgetés folyt, Szabó Imre tovább végezte munkáját. Nincs megállás, a forgalmat le kell bonyolítani.

— *Nézze* — mutatott a naptárra — *most már október elején járunk, vége a csúcsforgalomnak. Mégis alig-ha jutok előbb ebédlez, mint este 19 óra körül.* De ilyen lelkiismeretesen végzi nálunk mindenki a munkát, nem lehet és nem is szabad valakit vagy valakiket kiemelni.

Emberfeletti munkát végeztek

Csak villanásokban mondja el, hogy *a pénztárosok mellett a vonatkísérők is emberfeletti munkát végeztek*, de mégis volt erejük arra is, hogy — miként most is — Ferencváros pályaudvart is kisegítsék. Az állomásfőnökség és a szakszervezeti bizottság jó összmunkájára vall, *hogy ilyen nehézségek ellenére most már letöltötte szabadságát a Déli pályaudvar dolgozóinak 80 százaléka.* Tavaly ilyenkor ugyanilyen százalékban vártak még a megérdemelt pihenőre:

— *Ezt csak úgy tudtuk megoldani* —. teszi hozzá —, *hogy az úgynevezett „csúszóbrigádot" beolvasztottuk a rendes brigádba.* Nem tartjuk kedvezőnek a kollektív szerződésnek azt a pontját, amely a 16 órás szolgálatot is engedélyezi, mégis élnünk kellett ezzel a lehetőséggel.

A szakszervezeti bizottság egyéb feladatairól szólva elmondta, hogy új volt a munkában az, hogy a budapesti igazgatóság a segélyek szétosztását a hatáskörükbe utalta: *„Csak rendkívüli esetekben, de általános megelégedésre osztottuk szét a negyedéves 6000 forintos segélyösszeget."*

Az oktatásra még így is maradt idő: *Szabó Sándor* oktatótiszt vezetésével jó ütemben folyt a szakvonali oktatás, s a *Társadalmunk időszerű kérdései* tanfolyam vezetéséhez *Győri Márton* személyzeti csoportvezető és *Sikhegyi Ferenc* számviteli vezető hasznos segítséget adott.

— *Hetven pár vonattal folyt idén a nyári csúcsforgalom* — foglalta össze a munka beszédes „statisztikáját" *Borlai Jenő*, állomásfőnök-helyettes. — Ha számbavesszük, hogy a metróépítés problémájával is „együtt élünk", hiszen az első két vágányt megrövidítették, elképzelhető, hogy nem volt könnyű dolgunk. Igyekeztünk rugalmasan átdolgozni a technológiát, s ez sikerült. *Nehéz lesz a helyzetünk télen is, mert hamarosan a többi vágánypár rövidítése is bekövetkezik.*

Szó esett az utazás kultúráltságáról. Ez sem könnyű probléma, hiszen a vonatok mosására kevés idő maradt. Két kocsimosó gép kéthetenként mossa le a vonatokat, a „szines" vonatokat hetenként. Hiába, kevés a takarító személyzet: *fele sincs már a 15 évvel ezelőtti létszámnak...*

Gond a vonatok fűtése

— Milyen téli feladatok állnak az állomás előtt, s milyen előfeltételeket kell biztosítani a zavartalan forgalomhoz?

— *Gondot jelent a vonatok fűtése* — hangzott a válasz. — *Pillanatnyilag 100 kocsira hiányzik a tömlő, de a ceglédi vontatási főnökség ígéri: hamarosan segít rajtunk.* Az is problémát jelent, hogy a tároló vágányokhoz nincs előfűtési lehetőség, hiszen a vonatgépeknek gyorsan kell fordulniok. A vételezéshez is idő kell, nincs lehetőségük e feladatok teljesítésére is. Emellett az M40-es Diesel-mozdonyok közül csak két motor rendelkezik jó fűtési kazánnal.

Mégis bíznak abban, hogy — miként az előző években — most sem lesz fennakadás. Javult ugyanis a TÜKER-nél a rakodás üteme, ha még vannak is késések. De a műszaki konferencia, amely hamarosan meghatározza a teendőket, bizonyára „előkészíti" a telet, s mert a terv teljesítése már bizonyosnak látszik, aligha veszélyezteti itt bármi is a *„Kiváló Vasúti Csomópont"* rangját...

Maros László

Meddig mehet ez így?

Az eseménykönyvekben gyakran olvashatók olyan jelentések, amelyek az utazószemélyzet felelőtlen vezénylését, felesleges utaztatását rögzítik. Nem tudom, hogy azok a vezetők, akik sokat tehetnének a már-már tarthatatlan állapotok megszüntetéséért, *ismerik-e ezeket a jelentéseket?* Ha igen, vajon elgondolkoztak-e azon, hogy mi váltja ki az utazószemélyzet tagjaiból a néha elkeseredett, máskor keményen bíráló bejegyzéseket? Mert érdemes ezen elgondolkodni, s a tények ismeretében sürgősen intézkedni.

A napokban a hatvani vonatkísérők eseménykönyvi bejegyzéseit tanulmányozva vetődtek fel bennem a fenti gondolatok. Példáim nem a legfrissebbek, de mindenképpen tanulságosak. *Balogh László* hatvani vonatvezető két társával, 1970. augusztus 15-én, a 2028-as számú személyvonattal, a 2099-es számú tolatós tehervonatért, önköltségben Szolnokra utaztak. *Este 21,18 órakor érkeztek és még másnap délelőtt sem kaptak vonatot. Amikor érdeklődtek, Szolnokon közölték velük, hogy jósolni nem tudnak, egyébként is sok a dolguk.* Erre a három vasutas fogta magát és a 11,20 órakor induló vonattal visszautazott — természetesen, ismét önköltségben! — Hatvanba. Otthonuktól 17 óra 50 percet voltak távol és önhibájukon kívül semmiféle hasznos munkát sem végeztek.

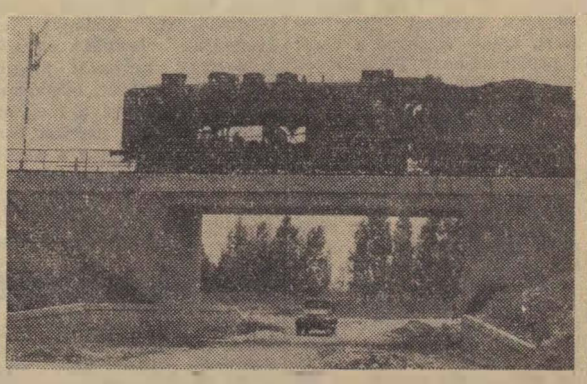
Egy héttel később, augusztus 22-én egy másik hatvani személyzettel ismétlődött meg szinte ugyanaz az eset. *Nagy Károly* vonatvezető harmadmagával a 2026-os számú vonattal 15,25 órakor Szolnokra indult a 2099-es számú vonatért. *17,08 órakor megérkeztek és másnap reggel 7 órakor még gépre vártak.* Mivel kilátástalan volt a helyzet, a Szolnokról 7,11 órakor induló vonattal, önköltségben visszautaztak Hatvanba. *Ők is 17 órát töltöttek távol.*

Szinte érthetetlen, hogy napjainkban, amikor az irányító szervek a legkorszerűbb telefon és távíró eszközökkel rendelkeznek, *hogyan fordulhat elő ilyen nagyfokú szervezetlenség?* Maguk a vonatkísérők sem értik, hogy miért szednek le, néha még a vonalon is, jegyvizsgálókat a személyvonatokról tehervonatokra, amikor azoknak a tehervonatos vonatkísérőknek sem biztosítanak munkát, akik rendelkezésre állnak.

A vasút éppen ezekben a munkakörökben küzd a legnagyobb munkaerőhiánnyal. Ilyen helyzetben nagyfokú *felelőtlenségre vall* a forgalmi utazószemélyzettel való gazdálkodás, az emberek rezsiben történő utaztatása és tétlenségre kárhoztatása. *Meddig mehet ez így?*

Szűcs Ferenc
Hatvan

Elkészült a felüljáró



Balatonfüred állomás rekonstrukciója során nemrég készült el a képen látható közutat átívelő vasúti felüljáró.

(MTI foto, Kovács Sándor felvétele)

20 éves a társadalombiztosítás szakszervezeti irányítása

Bányatársládák, önsegélyező egyletek

AZ ÁLLAMI TÁRSADALOMBIZTOSÍTÁS igazgatását és ügyviteli feladatát *1950. október 1-től* a szakszervezetekbe tömörült dolgozók látják el, a SZOT irányításával.

A társadalombiztosítás szakszervezeti irányítás alá vonásának 20. évfordulója jó alkalom arra, hogy visszatekintsünk, egyrészt a magyar társadalombiztosítás kialakulásáért folytatott munkásmozgalmi és szakszervezeti harc történelmén, a bányatársládák megalakulásától napjainkig, másrészt felvázoljuk a további fejlődés irányát és lehetőségeit.

A társadalombiztosítás kezdetét jelentő *bányatársládák, önsegélyező egyesületek, temetkezési pénztárak keletkezéséről és működéséről kevés írásbeli emlékünk maradt.* A dokumentumok felkutatása és marxista szemléletű feldolgozása csak az utóbbi években kezdődött meg.

A kutatások eddigi eredményei szerint a társadalombiztosítás kezdeti nyomaival már a feudális társadalmi rend keretei között találkozunk. Ez azzal magyarázható, hogy a XV. század végén és a XVI. század elején már hazánkban is megkezdődik a kapitalista jellegű ipar kialakulása és ezzel egyidejűleg kezdődik a bérmunkások kizsákmányolása.

Ebben az időben már a bányavárosok magántulajdonban levő bányáiban több száz bérmunkás dolgozik, akik — korabeli írásos feljegyzések tanúsága szerint — *szervezkedést kezdeményeztek a bányatulajdonosok bércsökkentései ellen.* A bérharc-mozgalmat kezdeményező bányamunkásokat száműzték. A munkanélkülivé válás réme, a kizsákmányolás fokozódásával együtt járó bércsökkentések veszélyeztették az amúgy is nyomorúságos körülmények között élő bányamunkás családok létbiztonságát. Csekély keresetükből nem tudtak semmit sem félretenni arra az esetre, ha munka nélkül maradtak, megbetegedtek, balesetet szenvedtek, vagy a családban valaki meghalt. *A munkások félelme a jövőtől „veszélyközösségbe" tömörítette őket.* Ez a közösség volt az önként megalakult bányatársláda. Az elnevezés abból származik, hogy a középkori céhek vagyonukat fémpántos, különleges lakattal zárható ládákban őrizték. Mivel a bányászok is ilyen ládákban helyezték el vagyonukat, a segélyszervezet ennek a bútordarabnak a nevét vette fel.

A KEZDETI IDŐSZAKBAN a társládák egyes bányavárosokban *vallási jellegű egyesületként alakultak meg.* Ekkor még a segélyezésre senkinek sem volt igénye, azt alamizsnaként, könyörületből adták. A XVII. században azután már majdnem minden bányavárosban volt szabályzattal rendelkező társláda. Az alapszabályok azonban csak a XVIII. század közepétől kezdődően tartalmaznak rendelkezéseket a tagok részére adandó szolgáltatásokról és azok mértékéről.

A XVIII. század végére már *a mintegy 65 ezer bányamunkás segélyezését 133 bányatársláda látta el.* Abban az esetben, ha a társláda deficittel zárt, a különbözetet a bányatulajdonosnak kellett megfizetni az osztrák általános bányatörvény szerint. Ennélfogva az volt az érdeke, hogy a munkások minél nagyobb járulékot fizessenek, és szabaduljon a gyengébb, betegesebb, idősebb munkásoktól. *Ezért a bányamunkások egyre fokozottabban követelték a bányanyugbér-biztosítás reformját, ami csak 1907-ben valósult meg a bányászok baleseti biztosításának bevezetésével.* A bányapénztárak csak a felszabadulás után — a társadalombiztosítási szervezet egységesítésekor — szűntek meg.

A társadalombiztosítás kezdeti időszakának jellemzéséhez hozzátartozik egy más talajon kialakult segélyezési forma is. *Ez a segélyegyesület volt.*

A segélyegyletek megalakulásának is hasonló okai voltak, mint a bányatársládák megmegalakításának. A francia forradalom után *Európa-szerte megindult rohamos ipari fejlődéssel szemben Magyarországon az osztrák császári kormány fékező gazdaságpolitikája miatt az ipari fejlődés nagyon lassú volt.* A céhrendszer azonban már túlélte önmagát és egyre nagyobb számban alakultak meg a manufaktúrák, ahol lehetővé vált a gépek alkalmazása és a racionálisabb munkaszervezés. A munkafeltételek azonban tovább romlottak és a kizsákmányolás is egyre fokozódott, ami az osztályellentétek kiéleződéséhez vezetett. A dolgozók helyzetének súlyosbodásához az is hozzájárult, hogy a munkaadók igyekeztek megszabadulni a feleslegessé vált munkaerőtől és sokszor olyankor bocsátották el őket, amikor azok nem tudtak elhelyezkedni. A kiszolgáltatott munkások sehonnan sem kaptak segítséget. Ezért tehát saját maguknak kellett gondoskodni arról, hogy nyomorúságos helyzetükön javítsanak. Erre a célra alakultak meg az úgynevezett *önsegély-egyesületek.* Ezek nem voltak kifejezetten munkásegyesületek, mert már alapításuktól kezdve beléptek az iparos mesterek és a segédek is a gyári munkásokkal együtt.

A SEGÉLYEGYLETEK változatos formában alakultak meg. Voltak közöttük kifejezetten szakmai egyesületek (bádogos, cipész stb.) és területi alapon szervezett egyesületek. Rövid életűek voltak, mert viszonylag kicsi volt a taglétszámuk és ezért kevés volt a bevételük, aminek nagy részét felemésztették az adminisztrációs kiadások. *A fizetőképtelenség miatt, vagy megszűntek, vagy beolvadtak az ipartörvény után alakult ipartestületi betegsegélyező pénztárba, vagy más szervezetbe,* mint például az Újpesti Vasutas Segélyező Egyesület, amely az 1800-as évek végén olvadt be egy jobboldali vasutasszervezetbe. Egy részüket a hatóságok számolták fel. Tartósan csak egy szakma segélyegyletének sikerült fennmaradnia, a nyomdászokénak.

Az egyesületek történetéről nagyon kevés írásos dokumentum maradt ránk és ezért csak a fennmaradt néhány alapszabályról lehet következtetni céljaikra.

A bányatársládák és segélyegyletek megalakulásának és működésének történelmét tanulmányozva megállapíthatjuk, *hogy a kapitalizmus kezdeti időszakában a társadalombiztosítás megvalósításáért folytatott küzdelemben a munkásság mindaddig magára hagyva harcolt létbizonytalansága megteremtéséért, amíg nem tömörültek politikai jellegű szervezetekbe.* Enélkül még segélyegyletekbe tömörülve sem tudtak nyomorúságos helyzetükön javítani. A segélyegyletek életképtelensége miatt még a segélyezés sorrendjét sem tudták helyesen felmérni és megállapítani a segélyezés és teherviselés arányát.

A MÚLT SZÁZAD második felében kibontakozó és megerősödő munkásmozgalom harcának eredményeként alakult meg — 1870-ben — a magyar társadalombiztosítás első önálló intézménye, az *Általános Munkás Betegsegélyző és Rokkantpénztár.*

Dr. Kiss Ferenc

MINEK A TÁSKA?

A személypályaudvarokon egy idő óta a kocsivizsgáló lakatosok egy fekete, bőr oldaltáskával végzik a munkájukat.

Általában mindenki örül ha kap valamit, de ennek a jóképű táskának valahogyan senki sem örül.

Miért nem? Azért, mondják a kocsivizsgálók, mert semmi szükség rá. Kiderül, hogy a táskában levő szerszámokra fogók, kulcsok, kalapács) azért nincs szükség, mert a nagy szolgálati helyeken, az olyan munkákra, melyet a kocsivizsgáló megállapít, vannak külön e célra rendszeresített dolgozók: féklakatosok, szerelvényesek. A kocsivizsgálónak nincs is ideje, hogy a vizsgálat közben javítást végezzen.

Tehát nem kell a táska! A vizsgálat, a hiba megállapítása után a kocsivizsgáló utasítja az érdekelteket a munka elvégzésére.

Amellett, hogy szükségtelen ez az oldaltáska, és hogy teljesen felesleges költséget jelent, még veszélyes is. A vizsgáló lakatos legtöbbször előrehajolva dolgozik. A táska ilyenkor előrecsúszik és akadályozza a munkában, de az is előfordulhat, hogy gyorsabb mozgás közben beleakad valamibe és így balesetet idézhet elő.

Olyan helyeken, ahol nincs külön szerelvényes- és féklakatos, szükség van rá, de ott ahol nem indokolt, minek a táska?

— lyi —

Vasutasok kitüntetése

A *fegyveres erők napja* alkalmából a honvédelem érdekében huzamosabb időn keresztül végzett munkája elismeréséül a haza szolgálatáért érdemérem arany fokozatával tüntették ki *Gyenge Kálmán* szakosztályvezetőt, *Balassa Istvánt,* a budapesti vasútigazgatóság helyettes vezetőjét és *dr. Bék Józsefet,* a MÁV Vezérigazgatóság titkárságának vezetőjét.

Az ezüst fokozatot hét, a bronz fokozatot a KPM 9 dolgozója kapta meg. Honvédelmi érdeméremmel 15 főt tüntettek ki.

MEGJEGYEZZÜK

Tehetetlenség

Néhány hónapja adtunk hírt lapunkban arról, hogy *Nagyatád* állomáson két új szolgálati helyiséget kaptak a váltóőrök, a faköpenyek helyett. A pécsi vasútigazgatóságnak az a törekvése azonban, hogy a dolgozók munkakörülményei a lehetőségekhez képest mindenütt javuljanak, ebben az esetben nem párosul a helyi vezetőség kezdeményező készségével.

Legalábbis erre az érthetetlen tehetetlenségre lehet következtetni az alábbi tényekből:

1. Az őrhelyektől alig néhány lépésnyi távolságban „közvilágítási áramforrások" húzódnak (szolgálati lakás és tervilágítás), a villany mégsincs bevezetve.

2. A kályha, a füstcsövek, a falat tűztől, hőtől óvó lemezek a helyükön vannak, *fűteni mégsem lehet, mert a palatetőn nincs lyuk kivágva,* ahol a kéményül szolgáló csövet kivezessék.

Mindkét „probléma" megoldásához *elég lenne egyetlen ember.* Ilyet azonban eddig sem az ugyanott székelő pályafenntartási szakaszon, sem az állomás dolgozói között, sem a lakókocsikban most odaköltözött, de vagonjaikat már hálózati árammal világító és kályhával fűtő vasúti szakiparosok között sem próbáltak keresni. *Ehelyett felsőbb intézkedésre várnak.*

Igaz, hogy a váltóőri helyiségek — a két úgynevezett *„vadász-lak"* — nem tekinthetők véglegesnek, mivel az állomás átépítése után, egy-két év elteltével, újat fognak helyettük építeni. Mégis: *a szolgálatukat végző emberekről gondoskodni addig is kell!* Áldozatos munkájukat nem szabad feleslegesen nehezíteni. Ne legyen egyetlen olyan éjszakájuk sem, amikor pislákoló mécs mellett vakoskodni, hideg kályhánál fagyoskodni kényszerülnek.

S ehhez megvan a lehetőség, csupán a segítőkészség hiányzik — egyelőre.

(kovács)

A véradás mindannyiunk ügye

A térítésmentes véradás napjainkban egyre jobban kiszélesedő mozgalommá alakul. *Állandóan nő azoknak a száma, akik felismerik a véradás szükségességét,* országos és nemzetközi jelentőségét. Szocialista társadalmunkban, ahol az egyének és családok boldogulását, az emberi élet védelmét törvények biztosítják — a véradás sem lehet csupán öncélú gesztus. Mindannyiunk ügyének, a munkásszolidaritás nagyszerű példájának kell tekinteni.

A MÁV-nál 1949-ben kezdődött el a véradó mozgalom. Azóta hosszú és fáradságos út vezetett napjainkig. Nagyon sok felvilágosító munka és széles körű összefogás kellett ahhoz, hogy a véradás grafikonja törésmentesen felfelé íveljen. Szerencsére akadtak ennek a mozgalomnak olyan lelkes patrónusai, akik kezdettől fogva nemcsak a szervezésben segítettek, hanem maguk is példát mutattak, és ma már *sokan közülük százszoros véradók.* A szocialista brigádok élenjárói, aktív részesei ennek a mozgalomnak is. A véradó napok gyakorlati megszervezésének lelkes támogatói lettek.

A tapasztalat azt mutatja, hogy egyre több az a szolgálati hely, amely körültekintően szervezi meg minden évben a véradás napját. Sok brigádnaplóban a vállalások között az is szerepel, hogy hány fővel akarják az előző évhez képest növelni az önkéntes véradók számát.

A miskolci igazgatóság és a miskolci vontatási főnökség dolgozói országosan is élenjárnak ebben a mozgalomban. A vontatási főnökségen például legutóbb az összlétszám 27 százaléka adott vért. Grafikonjukra is érdemes egy pillantást vetni: *1967-ben 117, 1968-ban 220, 1969-ben pedig már 324 főre szaporodott náluk a véradók száma.* Ezek a számok is bizonyítják, hogy a jó szervezés, a propaganda és agitációs munka előbb-utóbb meghozza gyümölcsét. Ennek a széles körű összefogásnak lehet köszönni azt is, hogy a miskolci Vérellátó Központ 1969-ben már 8000 liter vért tudott összegyűjteni.

A vér sok esetben az életet jelenti. Érdemes ezen elgondolkodni mindenkinek, hiszen sokan vannak olyanok, akiket éppen az általunk adott vér —, életünknek az a kis része — ment meg a haláltól.

Kaszala Sándor

Ing és nyakkendő az egyenruhához

Az utóbbi években a dolgozók ellátásának javítását eredményező rendelkezések gyakran láttak napvilágot. Ez annak az ismert ténynek a következménye, hogy a kormányzat fő célkitűzéseinek egyike *az élet- és munkakörülmények folyamatos emelése.* Örömmel állapítható meg, hogy az erre irányuló törekvések egy részének megvalósulását a *Vasúti Ruházati Utasítás* is tükrözi.

Az említett törekvés jegyében — a vasutasok helyzetének további javítása, de egyúttal az egyenruha előírásszerű viselésének elősegítése érdekében is — történt intézkedés a *Hivatalos Lap* folyó évi 40. számában arra, hogy a természetbeni egyenruhajuttatásban részesülő dolgozók *1971-től inget és nyakkendőt kapjanak.*

Az ingek és nyakkendők beszerzése több millió forintot igényel. Az összeg előteremtése és felhasználásának biztosítása nem volt könnyű feladat. Dicséret illeti az ipart, amely átérezve a vasút e problémájának jelentőségét, sietett a szükséges nagymennyiségű alapanyagot a gyártás rendelkezésére bocsátani.

Az ingek, illetve a női blúzok jó minőségű — 67 százalék poliészter, 33 százalék pamut — anyagból készülnek. *Az anyag vasalást nem igényel, így tisztántartása egyszerű.* Az igényjogosult dolgozók kétévenként kapnak két darab inget, amelynek színe az I., II. és III. szakcsoportba sorolt dolgozóknál fehér, míg a IV. és V. szakcsoportba tartozóknál szürke. *A fekete színű nyakkendő szintén kétéves viselési idővel kerül kiosztásra.*

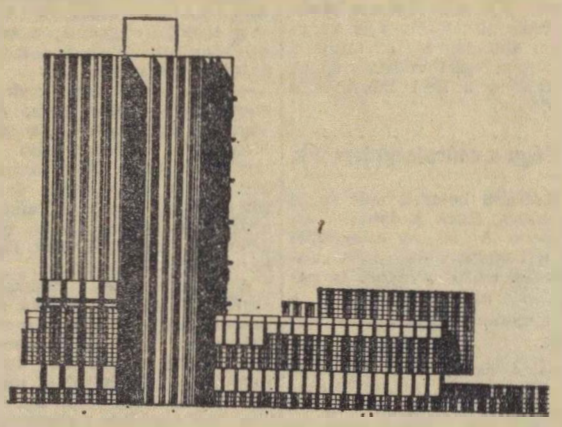
Nődolgozóink gyakran kifogásolták — mind esztétikai mind gyakorlati szempontból —, hogy sapkájuk nem felel meg a követelményeknek. Az észrevételek nem voltak alaptalanok, ezért ugyancsak *a jövő évtől kezdődően új formájú, tetszetős kivitelű sapkát kapnak.*

Az ing és nyakkendő rendszeresítése megoldja a két évvel ezelőtt bevezetett nyitott fazonú egyenruhák *szabályos viselését.* Eddig sokan helytelenül tarka inget hordtak! Meggyőződésünk, hogy mindenki megelégedéssel fogadja a dolgozókról való gondoskodás megnyilvánulásának ezt a jelét, amely egyúttal bizonyíték arra nézve, hogy a vasutasság helyzetének további javításáról szóló kormányhatározat megvalósítása újabb állomásához érkezett.

A szolgálati főnökségek fontos feladatát jelenleg az képezi, hogy a most rendszeresített ruhadarabok igénylésénél kellő körültekintéssel és pontossággal járjanak el. Munkájuk visszahat ugyanis dolgozóink kulturált megjelenésére, mert az igénylések alapján kerül sor a megrendelések méretek szerinti összeállítására, illetve a szállítási szerződés megkötésére.

— th —

Üzemi és szociális létesítmény



A *MÁV Tervező Intézet* érdekes szociális létesítmény terveit készíti. *Pécsett* két részből álló épületet létesítenek, melyben a vasútüzemi helyiségeken kívül 500 személyes öltöző-mosdó, orvosi rendelő, 40 személyes laktanya, 60 személyes munkásszállás, oktató termek és 19 vendégszoba kap helyet. Létesül egy 160 személyes kultúrterem is.

A Rét út tengelyében egy 30 m magas, 8 szintes épülethez kapcsolódik az egyemeletes, lábakon álló épülettömb. A Budapest felől érkező utas először a 8 szintes épületet pillantja meg.

A közel 20 ezer légköbméteres épület terve már készen áll, az építési munkát a jövő évben kezdik meg.

Nemcsak tv-készüléket, áramot is kaptak

A *Televíziót minden iskolának* mozgalom keretében a debreceni hármashegyi általános iskola tanulói televíziós készüléket kaptak ajándékba. Igenám, de villany nem volt. A debreceni járműjavító MHSZ lövészklubja szerzett egy használt áramfejlesztő aggregátort, melyet a KISZ-bizottság segítségével megjavítottak.

Az iskola tanulói ma már boldogan nézik a tv műsorát.

Volosinovszki János
Debrecen

Érdekes írásokkal – tetszetős külsőben ebben az évben is megjelenik a

NÉPSZAVA ÉVKÖNYV

A TARTALOMBÓL:

Tájékoztatás az új lakásrendeletről
„IDEGENEKNEK TILOS A BEMENET" címen tájékoztat a külkereskedelmi tárgyalásokról, az egyetemi felvételi bizottságok munkájáról, a lakáshivatali elosztásról, a női börtönökről.

A pop és beat sztárjai
Riport az amerikai életformáról
Tudományos érdekességek 1980-ból.
Teszt a magnóról, a kávéfőzőről, a szőnyegekről.
Hasznos orvosi, kozmetikai, háztartási tanácsok.
Turistaszótár, útmutató az autósoknak.
Szépirodalom: versek, novellák.

Az ÉVKÖNYV ára 14.— forint.

A NÉPSZAVA előfizetői 10,– forintos kedvezményes áron rendelhetik meg az ÉVKÖNYVET a kézbesítőnél, vagy a NÉPSZAVÁBAN megjelent megrendelőlapon

A kedvezmény a november 1-től belépő új előfizetőkre is vonatkozik.

Az ÉVKÖNYV október második felében már kapható az újságárusoknál.

Múzeumvasút épül Nagycenken

A magyar közlekedés vezetői évek óta azon fáradoznak, hogy *Nagycenken*, az egykori Széchenyi kastélyban olyan gyűjtemény létesüljön, amely *Széchenyi István*, a reformpolitikus működését tárja a látogató elé. Ebben a kiállításban természetesen döntő jelentőséget kapna Széchenyi közlekedéspolitikai munkássága. A *Magyar Tudományos Akadémiával* közösen már folyik a súlyosan sérült kastély restaurálása.

Az első szakasz kész

A soproni vasutas KISZ-szervezetek vetették fel annak a gondolatát, hogy helyes lenne a múzeumot előbbé tenni, valamilyen működő vasutat is bemutatni. Erre a célra a legalkalmasabbnak a 760 mm-es keskenyvágányú vasút. *A GYSEV vállalta a szervezés, tervezés és kivitelezés gondját*, s ma már az egykori iparvágány nyomvonalán elkészült a tervezett pályából az első 1200 méteres szakasz. *A 7 km hosszú vasút „múzeumvasút" jellegű lesz.* Célja, hogy ide mentsék, itt bemutassák és használják is a magyar keskenyvágányú vasútak legjellemzőbb eszközeit, járműveit.

Bondor József építésügyi és városfejlesztési miniszter amikor értesült a „múzeumvasút" tervéről, és megtudta, hogy a tárcához tartozó egyik üzemben van az utolsó két darab 394 sorozatú keskenyvágányú gőzmozdony, azokat térítésmentesen átadta a múzeumnak.

A vasúthoz szükséges sín, kötő- és aljazati anyagot, a kitérőket, valamint a selejtezendő keskenyvágányú kocsik közül a megfelelőket könyvjóváírással a MÁV biztosította.

A „múzeumvasút" felett a Győr—Sopron megyei KISZ Bizottság vállalt védnökséget. Szeretnénk azonban még szélesebbé tenni támogatóink körét, hiszen csupán a két mozdony fővizsgája közel egymillió forintba kerül a Győr—Sopron—Ebenfurti Vasútnak. Ezért kérjük a vasúti szolgálati helyek, igazgatóságok segítségét és támogatását a tervek valóraváltásához. *A debreceni igazgatóság* anyagbeszerzési osztálya már felajánlotta, hogy átadja a vonalain fölöslegessé váló és leselejtezett *petróleumos peronlámpákat.* Ezeket a létesítendő őrházakon és az állomás felvételi épületén helyezik el. A *salgótarjáni távközlési szakasz két tetőharangot küldött*, amelyek egy-egy őrházra lesznek felszerelve, hogy messze hangzó harangjelzéssel idézzék a vasúti közlekedés múltját.

November 7-én nyitás

A vonal mentén felépítendő őrházakhoz bontási anyagot szereztek a soproni KISZ-isták egy lebontásra ítélt őrház anyagából. Sürgősen meg kell kezdenünk a két mozdonyállásos fűtőház és az állomásépület felépítését is, amelyhez még építőanyagot kell szerezni, hogy a jövő nyárra Nagycenkre települő KISZ építőtábor ifjú kommunistái felépíthessék azokat.

Az első három személykocsi, valamint az egyik mozdony már a vágányon áll, *hogy november 7-re elindulhasson a vasút első szakaszát megnyitó első vonat.* Természetesen még ezen az első szakaszon is lesz kiegészíteni és szépíteni való. Nem beszélve a további feladatokról. *Nagy szükség lenne még 3—4 különféle sorompóra, régi típusú vágányzáró sorompóra, két darab karos jelzőre.* Keskenyvágányú, nem alkatrészhiányos hajtókát is szeretnénk kapni. A *Közlekedési Múzeum* felajánlása számunkra is valóban lelkesítő volt: egy jelenleg is kiállításában elhelyezett villamos tárcsás védőjelzőt ajánlott fel, amelynek a párját keressük. A megépítendő állomásépület várótermében vitrinekben szeretnénk bemutatni az apróbb tárgyi emlékeket: *csapágyfedeleket, kocsik-mozdonyok gyári tábláit, az egyes keskenyvágányú vonalak utasításait, fényképeket és igazolványokat, gyárak ilyen tárgyú prospektusait és ezernyi más idevágó emléket.* Szívesen építenénk be olyan műszaki emlékeket, mint a kisújszállási kisvasúton látott alig méteres csúcssínű váltót.

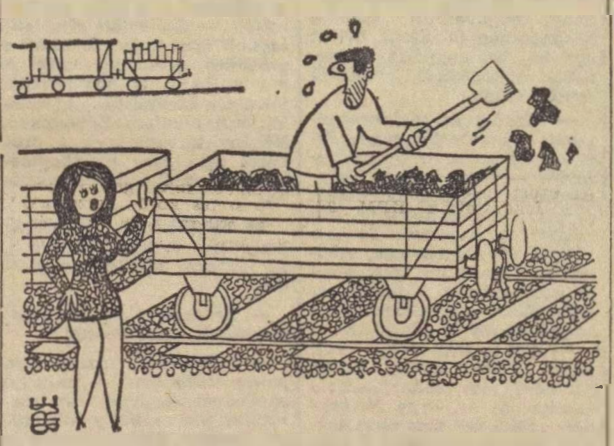
Úttörők a forgalomnál

A GYSEV fiataljai és idősebbjei elvállalták a tervezés és a kivitelezés munkáját, a vasút maga pedig jelentős anyagi áldozatot hozott a *„Széchenyi Múzeumvasút"-ért.* Mi számítunk a magyar vasutasság további segítségére.

A keskenyvágányú kisvasút *1971 tavaszától már üzemel.* A forgalmi szolgálatot úttörő korú gyerekek bonyolítják majd le, tervünk az, hogy ezáltal is neveljük a jövő vasutasait, megszerettessük velük a vasutasmunkát. A vasút maga pedig szélesebb körben szolgálja a Sopronba irányuló bel- és külföldi idegenforgalom érdekeit, hol majd akkor is füstöl a gőzmozdony, amikor már a nagyvasútról kiszorítja azt a korszerűbb üzem.

Lovas Gyula

Hasznos figyelmeztetés



— Ha nem rakodsz ki időben, én rakom ki a szűrödet!
(Gerse László rajza)

Nők között nőkről

Megoldásra váró problémák az Adatfeldolgozó Főnökségnél

1950-hez viszonyítva közel háromszorosára emelkedett a vasútnál dolgozó nők száma. Az egy-egy szakterületen végzett vizsgálódás mindig ad arra alapot, hogy belőle általános megállapítás szülessen, s olyan konstruktív javaslat, amit érdemes megfontolni, megszívlelni. Különösen fontos odafigyelni az olyan okfejtésre, melynek indítéka szakmai igényesség, a képzett szakmunkás-gárda megtartása. A megtartás eszközei akkor kézenfekvőek, ha azt nézzük meg, milyen indítékok szólnak ellene.

Örülnek a menetkedvezménynek

A nők helyzetével foglalkozó — ismert — párthatározat fogadtatása az érintettek körében is igen kedvező. Minden határozat, állásfoglalás konkrétsága ott és úgy mérhető, ha azokat is meghallgatják akikről szól. Ma kétségtelenül egyik leghálásabb kérdés, ha azt tesszük fel a vasút nődolgozóinak: *ugye örül annak, hogy nem vasutas férje is kedvezményesen utazhat?* Rizikó nélkül kérdezheti bárki, biztos lehet a mutatós válaszban. Régi kívánság teljesült, amely erkölcsi rangot is jelent, azontúl, hogy gazdaságilag is számottevő az adott családok körében. Mégis sokaknak feltettem ezt a kérdést a *MÁV Adatfeldolgozó Főnökség* Mészáros utcai üzemében, mert az őszinte öröm olyan bizalmas légkört teremtett a beszélgetéshez, amelyben arra is mód nyílott, hogy panasznap helyett tényleges gondokat sorjázzanak.

Beszélgető partnereim — *Szabó Imréné*, a II. üzem műhelybizottsági titkára, *Szabados Kálmánné*, az I. üzem nőfelelőse, és házigazdánk *Mórocz Tiborné*, a főnökség szakszervezeti bizottságának titkára — értő gondossággal szóltak munkatársaik problémáiról. Dicséretükre legyen mondva, hogy azok a lányok és asszonyok, akiket a gépek mellett kerestem fel, ugyanazt érezték gondnak, s a megoldásban is azonos lehetőségeket láttak.

Az a tény, hogy a főnökségnél dolgozók *mintegy 90 százaléka nő*, valamint az, hogy jelentős százalékuk bejáró és sok a fiatal, eleve olyan problémákat jelez, amelyek nemcsak egyénekre bontottan valódiak. Családanyák, kismamák, tanulni, szórakozni vágyó fiatalok gondjait lehet csokorba kötni.

Sok a kilépő

Az átlagkereset 2000 forint, a kisgépeknél még több is valamivel. Általában javult a szociális ellátottság, van mód műszakcserére a továbbtanulóknak, megszűnt a túlórázás, megoldott a gépkezelők premizálása. A kismamáknak nem kell magukat „hajszolni", az ölödik hónaptól átlagbérben dolgoznak, a nyolcadik hónaptól pedig egy műszakba teszik őket.

Mégis — *rengeteg a kilépő dolgozó*, köztük nem egy régi jó szakember. A fluktuációnak két oka van: *az egy műszak, és a szabad szombat.* Mindkettő nagy vonzerővel bír. A kismamák visszatérve olyan lehetőséget keresnek, hogy gyermeküket óvodában elhelyezve, majd megkezdve az iskolát valóban tevőleges anyák tudjanak maradni. A leányok pedig majd azok lesznek idővel, de addig is tanulni, sportolni, szórakozni szeretnének. *A bejáró lányok, asszonyok órákat utaznak késő éjszaka*, s az albérletben lakók szeretnének úgy hazalátogatni, hogy necsak köszönni legyen idejük.

E szépítés nélküli tények mindegyike nyomós gondot jelent a vezetőknek is. *A két műszak felszámolása nem látszik közeli lehetőségnek*, a szabad szombat megoldása azonban csak szervezés kérdése — mondják egyértelműen a dolgozók. Szent meggyőződésük, hogy *munkahelyi szinten adottak a feltételek* és tételkiesés nélkül, gondos szervezéssel megoldható a szabad szombat. Nem lenne annyi kilépés, nem lenne annyi elaprózott szabadság, megszűnnének az egy-egy napos kényszerszabadságok, s a vasárnap nemcsak arra való nap lenne, hogy elvégezzék az otthoni munkát, amire nem volt mód egész héten.

A MÁV jó márka

Rengeteg ráfordítással kiképzett dolgozókat csábít el az egy műszak és a szabad szombat. A MÁV jó márka, s az újságok apróhirdetései tömegével keresik a kiképzett gépkezelőket jobb feltételeket ígérve, s joggal tehetik, mert kiképzett, termelékeny munkaerőt kapnak. Véleményük szerint, ha a BVKH „jobban odafigyel" még a fuvarlevelek feldolgozása sem jelent gondot. A megoldhatóság fő érve: *a sok szombatot kitevő állásidő, amit kitöltenek ugyan*, de... és a sok *„de"* kell, hogy tettekre késztesse e szakterület gazdáit.

Okos asszonyi szóval elmondott emberi gondokat fogalmaztak meg, nem a türelmetlenség zaklatott hangján, hanem megbecsülésük tudatában, keresve a megtartó lehetőségeket — a „kedvezményes férjekhez", a jó feleségeket, anyákat.

Standovár Tibor

Október 30.

a világtakarékosság napja

1924. október 26—31. között *Milánóban* rendezték meg a világ takarékpénztárainak első nemzetközi kongresszusát. A kongresszus, amelyen 28 ország 354 takarékpénztári megbízottja vett részt, megtárgyalta a takarékpénztárak és a takarékoskodók közös problémáit, a takarékos életszemléletre való nevelés lehetőségeit és feltételeit.

A kongresszus, amelyen hazánk is részt vett, több fontos határozatot hozott az egyéni takarékosság gyakorlatának elterjesztésére. A kongresszus egyben úgy határozott, hogy megalapítja a takarékpénztárak nemzetközi intézetét, amely *amszterdami székhellyel* jelenleg is működik. Végül döntött arról is, hogy a milánói tanácskozás utolsó napját a világ takarékpénztárainak ünnepévé avatja, s minden év októberének utolsó napján megrendezik a *világtakarékossági napot.*

Az Országos Takarékpénztár a takarékossági mozgalom további kiszélesítése céljából 1965-ben javasolta a *világtakarékossági nap* megtartását. A javaslat széles körű társadalmi egyetértésre talált. különösen azoknál a szerveknél, amelyek a takarékpénztárhoz hasonlóan szívügyüknek tartották a takarékos életszemlélet térhódítását, az egyéni takarékosság eredményeinek fokozását. Így került sor 1965. október 31-én a világtakarékossági nap megrendezésére.

Az október végi világtakarékossági nap azóta országunk életének visszatérő eseménye. *Az idén immár hatodszor, ezúttal október 30-án rendezik meg a világtakarékossági napot*, amelyen meggyőző érvek hatására évről évre újabb ezrek és ezrek ismerik fel a takarékosság jelentőségét.

A dolgozók takarékossági készségének és lehetőségének növekedése állandóan szélesíti a takarékoskodók táborát is. Jelenleg *a lakosság takarékbetétállománya meghaladja a 40 milliárd forintot*, ami múlt év októberéhez viszonyítva csaknem 6 milliárdos növekedésnek felel meg.

A családok zöme tisztában van azzal, hogy csak takarékosság útján teremthetnek szilárdabb anyagi alapot, tervezhetik jövőjüket és csak így biztosíthatják értékesebb cikkek beszerzését. *Nincs olyan család, ahol — a céltól függően — rövidebb-hosszabb ideig tartó takarékoskodás nélkül tudnának saját otthont, bútort, autót vásárolni, külföldi utazáshoz a szükséges pénzt előteremteni.* Ez a tény növeli a különböző takarékossági formák igénybevételét a felnőtt és ifjú korosztály minden rétegénél. Az iskolás gyerekek életéhez már szinte elválaszthatatlanul hozzátartozik az iskolai takarékbélyeg. *A felnőttek egyaránt élnek a kamatozó, nyeremény- és gépkocsinyeremény-betétkönyvek adta takarékossági lehetőséggel.*

A bizalom és igénybevétel arra kötelezi az OTP-t, hogy keresse az új, megfelelő takarékoskodási formákat. Így került bevezetésre *ez év szeptember 1-ével a 14—26 éves fiatalok részére a kamattal, prémiummal és különkölcsön lehetőséggel összekapcsolt ifjúsági takarékbetét.* E takarékbetét legfőbb célja, hogy segítse a fiatalokat az önálló élettel, a családalapítással összefüggő nehézségek leküzdésében, áthidalásában.

Jóllehet a takarékos életszemlélet már túlsúlyban van, távolról sem mondható általánosnak. Ezért ezekben a napokban az Országos Takarékpénztár többször és különböző formákban igyekszik a figyelmet a takarékossági irányítani. Nem elsősorban azzal a céllal, hogy növekedjék a betétállomány, hanem sokkal inkább azért, hogy a takarékosság mint életforma, mint szemlélet, minél több családban meghonosodjék.

Finnországi útijegyzetek (2.)

Vastaps népdalért

A kiljavai üdülőközpontban igazi tábori hangulat uralkodott. Ünnepélyes zászlófelvonással kezdtük a napot. Csoportunkból *Leimeiszter Katalin* győri MÁV-dolgozó és *Budavári Sándor* miskolci gimnazista (édesapja miskolci vasutas dolgozó) vonta fel a magyar zászlót. Finn barátaink kérésére egyik reggel zászlófelvonás közepette *elénekeltük a magyar himnuszt.* A következő reggeleken a bolgár, finn, svéd és a norvég himnuszt hallhattuk.

A finnek nagyon szeretik a népek dalait. Autóbuszkirándulások során tehát énekelnünk kellett. *Tammisaari* városkában egy katonai laktanyában ebédeltünk, együtt a katonákkal. A kiadós, jóízű ebéd elfogyasztása után a magyar csoportnak jutott az a megtiszteltetés, hogy néhány szép magyar népdalt előadhattunk. Vastapssal köszönték meg produkcióinkat. Ezután következett a körletlátogatás. A tammisaari laktanya a Finnországban élő, svéd állampolgárságú katonák elhelyezésére és kiképzésére szolgál.

Kiljavában búcsúesttel fejeztük be a hivatalos programot. Vendéglátóink a magyar csoport néhány tagját a *Lahti—Tampere—Turku* útvonalra párnapos országjáró körútra hívták meg. Ez a kirándulás alkalmat adott arra is, hogy megismerjük Finnország közlekedési hálózatát, elsősorban a vasutat.

Helsinkiből indultunk vonattal Lahtiba. *A személyszállító vonatok nagyon tiszták, légkondicionáló berendezés biztosítja az egyenletes hőmérsékletet. Ivóvíz minden kocsiban van.* Egyéb hűsítő italokat praktikus tolókocsin szállítanak végig az utazóközönség ellátására. Fagylalt is kapható a vonaton.

Finnország vasúti hálózata nem nagy. Az ötezer kilométer hosszú vonalon harmincezer főnyi személyzetet foglalkoztatnak. *Színes, képes kiadványokat jelentetnek meg több nyelven a turisták részére.* Vázlatos rajzokkal ismertetik a Finnország legszebb tájaira szervezett utazásokat. Szívesen propagálják a hajóval és autóbusszal kombinált utakat is. A hatvanezer tó országában erre igen sok lehetőség van. Ezek az utazások viszonylag olcsók.

Lahtiban megtekintettük a modern, új lakótelepeket, valamint a sífugrósáncot. Ellátogattunk a *Fazer* nevű kenyérgyárba is. A nyolcszáz dolgozót foglalkoztató gyár napi termelése 120 ezer kenyér. Szovjet és kanadai lisztet használnak fel.



Helsinki: főpályaudvar

Autóbusszal folytattuk utunkat második legnagyobb városukba, Tarperébe. Itt első utunk a 8 éve épült, modern tízemeletes kórházba vezetett. *Dr. Linko Eino* kórházigazgató vezetett végig bennünket az ezerágyas intézményben, ahol 136 orvos dolgozik. A személyzet létszáma 1450. Az orvosok a betegekre vonatkozó rendelkezéseiket diktafonba mondják.

Tamperéből hajón utaztunk *Toijalába*, majd tovább vonattal *Turkuba*, Finnország legrégibb városába. Mintegy 700 éves katedrálisa, számos egyeteme, múzeuma vonzza a turistákat. A lakosság száma eléri a 140 ezret. A város fontos kereskedelmi, ipari központ is.

A körutazáson kísérőnk volt *Tapani Yli-Saunamäki*, fiatal pedagógus. Sokat mesélt a finn emberek életéről, munkájáról, az életszínvonalról, az árakról és nem utolsósorban a munkanélküliségről. Mert ilyen is van Finnországban.

Finn barátaink figyelmessége, kedvessége, rólunk való gondoskodása minden várakozást felülmúlt. Sokáig fogunk visszaemlékezni Kiljavára, a finn tájak, tavak szépségére, az emberek közvetlenségére. A nemzetközi találkozó révén alaposabban megismerhettük a földrajzilag távoleső, nagyon baráti Finnországot.

Dr. Ferenczy Imre

Köszönöm a segítséget!

Árvízkárosult tunyogmatolcsi lakos vagyok. Öt gyermekem van. Férjem 18 évig dolgozott a vasútnál. Üzemi baleset következtében vesztette életét. Az árvíz bennünket sem kímélt. Ebben a nagy bajban jól jött minden segítség, amit a velünk együttérző vasutasoktól kaptunk. *Kürtös állomás* szocialista brigádja például ikergyerekeimnek iskolai tanszereket és ruhaneműt vásárolt. A *balassagyarmati* vontatási főnökség dolgozói egy új televíziót küldtek, a *miskolci* vasutasok a ház építésében segítettek.

Ezúton is köszönetet mondok mindazoknak, akik segítettek rajtam és ezzel gyermekeimnek is örömet okoztak.

Özv. Szabó Józsefné

London, 1948

A vasutassport negyedszázada az olimpiák tükrében

Elült a fegyverek zaja, a demokratikus Magyarország sportolói is készültek a nagy, nemes, vér nélküli erőpróbára, a nyári olimpiára, amelynek szellemét éppen az utolsó rendező ország, a náci Németország árulta el galád módon, amikor — az 1936. évi berlini olimpia után egy-két évvel — kirobbantotta a II. világháborút. Az esztelen vérontás elsöpörte az 1940. évre tervezett tokiói és az 1944-re kiírt helsinki olimpiák lehetőségét.

Ámul a sportvilág

De mégis beköszöntött 1948, *London*. Nagy-Britannia fővárosa sem heverte ki még teljesen a háborús sebeket, de azért az 1948. július 29. és augusztus 14. között lebonyolított *XIV. olimpián 59 nemzet fiataljai vonultak fel nemzeti lobogójuk és az ötkarikás olimpiai zászló alatt*, hogy a béke fegyvereivel: a sportpályákon döntsék el, melyik az erősebb, ügyesebb.

A magyar sport reményei nem voltak vérmesek. Igaz, hogy *az 1920. évi antwerpeni csonka olimpia kivételével addig minden újkori olimpián részt vettünk* és minden olimpián jól is szerepeltünk. Berlinben például, 1936-ban, tíz aranyérmet szereztek a magyar versenyzők. A háborúban sokat szenvedett, a fasiszta „fegyvertárs" által kirabolt, tengernyi gazdasági gonddal küszködő Magyarország sportolóitól a világ közvéleménye sem várt különösebben nagy eredményt. És mégis: *az 59 nemzet nem hivatalos pontversenyében a magyar versenyzők 10 arany-, 5 ezüst-, valamint 11 bronzéremmel a nemzetek rangsorában — az USA és Svédország után — a harmadik helyet szerezték meg.* A világ ámult. A többi között a rendező Nagy-Britannia, Franciaország, Olaszország, Svájc, Kanada, Dánia, Hollandia került a pontversenyben Magyarország mögé. További, pontot jelentő eredményeink: *11 negyedik, 9 ötödik és 5 hatodik helyezés!*

A siker kovácsai közül nem hiányoztak a vasutas sportolók sem. Főként a birkózók szereztek sok értékes pontot. De az ökölvívók — köztük minden idők legnagyobb magyar sportegyénisége —, *Papp László*, mint a BVSC versenyzője, ezen az olimpián kezdte meg káprázatos pályafutását. Londonban ragyogott fel egy nagy birkózó egyéniség, *Szilvási Miklós* csillaga és itt ismételte meg — szinte hihetetlen, 12 évvel Berlin után — olimpiai győzelmét *Elek Ilona*.

Papp Laci első sikere

Félelmetes, ellenfelei számára félelmetes sorozattal került az ötkarikás emelvény legmagasabb fokára Papp László, a fiatal MÁV-segédtiszt. A finn *Repko*, a luxemburgi *Welter*, majd a belga *Cavignac* ellen kiütéssel került ki győztesként. Az olasz *Fontana* ellen az elődöntőben már a döntőre tartalékolta erejét, így „csak" pontozásos győzelmet aratott.

Amikor a szőke, hatalmas termetű angol tengerész, *Wright* ellen a kötelek közé lépett, előzetes győzelmei ellenére sem jósoltak magyar sikert a világ ökölvívó sportjának szakemberei. De tudjuk, hiszen ez már sporttörténelem. Az első menetben „ráhajtott" Laci, ütése ütést követett. A második menetben kicsit pihent, lazsált, hogy azán a harmadik menetben fergeteges hajrával szerezze meg az olimpiai aranyat. *A sportvilág itt ismerkedett meg a villámgyors, hihetetlenül kemény, Pappféle csapott balhoroggal.*

A többi vasutas ökölvívónak nem volt nagy szerencséje. *Bene I. Gusztáv* a váltósúlyban a csehszlovák színekben versenyző, akkor még fényrát élő *Torma II-t* „fogta ki", akitől vereséget szenvedett.

Semmivel sem volt kisebb szenzáció a háromgyermekes családapa, a negyedik X-hez közelálló nehézsúlyú BVSC-birkózó, a szabadfogásúak között induló *Bóbis Gyula* aranyérme sem. Nehéz előmérkőzések után, a döntőben a nála 12 évvel fiatalabb svéd *Bertil Antonssonnal* került össze.

Nem hoztak szégyent...

— *Tudtam* — mesélte később Bóbis Gyula —, *hogy ez az utolsó lehetőségem egy nagy eredményre.*

Ami azt illeti, *Bóbis jól használta ki az utolsó nagy lehetőséget*... És nagyon kevés hiányzott ahhoz, hogy a fiatal *Szilvási Miklós* is ne aranyéremmel használja ki a kötöttfogású váltósúlyúak mezőnyében élete első nagy lehetőségét. Egészen a döntőig verekedte magát, de a svéd — nála sokkal rutinosabb — Gösta Andersonnal szemben pontozással alulmaradt. (Négy év múlva, ugyancsak a döntőben, visszavágott Andersonnak. De ez már a következő fejezethez tartozik.)

A többi magyar vasutas birkózó is helytállt. A félnehézsúlyú *Kovács Gyulának* esélye volt a svéd Nilsson ellen, de nem elég okosan versenyzett; lepkesúlyban *Szilágyi Gyula*, nehézsúlyban a debreceni *Tarányi József* ötödik lett, míg középsúlyban a debreceni *Németi Gyula* a még pontot jelentő hatodik helyet szerezte meg.

Magunkénak valljuk a női tőrvívásban győztes Elek Ilonát is. Igaz, az olimpia évében egy tiszavirág életű kisegyesületben versenyzett, de az év végén már ő is BVSC-versenyző lett. A dán *Karen Lachmannal* vívta a döntő asszót, ellenfelét 4:2-re legyőzte és ezzel a berlini arany mellé a londoni aranyat is stílusos, szép vívással szerezte meg.

A vasutas sportolók így kezdték a hazánk felszabadulása utáni első olimpiát. *Nem hoztak szégyent a magyar színekre*, tovább öregbítették a magyar vasutas sportolók jóhírét. És ezután jött — négy évvel később — a csodálatos Helsinki...

Vedres József

Nyugdíjas-búcsúztatás

Szeged állomás szakszervezeti bizottsága ünnepélyes külsőségek között búcsúztatta az elmúlt napokban nyugalomba vonuló 35 dolgozóját. Az idős vasutasok munkáját *Kasza Lajos*, az állomás szakszervezeti bizottságának titkára méltatta. A nyugalomba vonulók között nagyon sok szakszervezeti tisztségviselő is volt, akik nemcsak a gazdasági munkában, hanem a mozgalmi munkában is évtizedeken keresztül eredményesen dolgoztak. A nyugalomba vonulóknak a szakszervezeti bizottság ajándékokat adott, majd ezt követően kultúrműsor és ünnepi vacsora következett, amelyen részt vettek a nyugdíjasok hozzátartozói is. A képen a nyugdíjba vonulók egy csoportja látható.



A bajban nem maradtak egyedül

Egy évvel ezelőtt *Szekeres Ferenc*, vasúti balesetet szenvedett rokkant segédraktárnok, még álmában sem gondolt arra, hogy 1970 végén új háza lesz. Amikor májusban naponta szorongó szívvel ültünk a rádió mellett és hallgattuk az árvízről szóló híreket, Szekeresék *Ujszegeden*, a Középfasorban levő kis családi házukban különös jelenségre figyeltek fel. Ami egy kőháznak nem jelentett semmmit, az a vályogháznak tragédiát okozott. *A magas talajvíz miatt a falak olyan súlyosan megrepedtek, hogy bármikor várható volt a ház összeomlása.*

A háromgyermekes Szekeres család az életveszélyessé vált házból a rokonokhoz költözött. A bajban nem maradtak egyedül. *A szegedi igazgatóság és a területi bizottság gyorssegélyben részesítette őket*, majd a két szerv ajánlására az OTP-től 65 ezer forint kamatmentes kölcsönt kaptak az új ház felépítéséhez. Ezenkívül az igazgatóság a Szeged állomáson lebontásra került 4. számú őrhely anyagát Szekeresék rendelkezésére bocsátotta. Az anyagosztály 1000 darab cserepet utalt ki, amit a pályafenntartás díjmentesen a helyszínre fuvarozott.

A segítséggel az egykori munkatársak, az állomás forgalmi dolgozói sem késlekedtek. Ott voltak az őrház bontásánál és segítettek az új ház építésénél. Az összefogás eredményeként minden remény megvan rá, hogy a Szekeres család még a rossz idő beállta előtt beköltözhet az új házba, amely nemcsak szebb, hanem erősebb is a réginél.

dr. Bánfalvy Gyula

Szeretik a muzsikát

Pécsi vasutaszenészek között este a klubszobában

Barátságos kisvendéglő működik a pécsi *Vasutas Klubkönyvtár* előcsarnokában. A terített asztalok mellett vacsorázó, iddogáló vendégeket nem zavarja, inkább szórakoztatja a belső nagyteremből kihallatszó trombitaszó, dobpergés. A vasutas fúvószenekar éppen a *Jóbarát nyitányt* próbálja.

Miután elcsendesülnek az utolsó akkordok, nyílik az ajtó, hazafelé szedelőzködnek a zenekar tagjai. A nagyteremben az énekkar próbája kezdődik. Mi pedig a zenekar néhány tagjával a csendes könyvtárban foglalunk helyet egy kis beszélgetésre. A zenekar működéséről, terveikről érdeklődtünk.

— *Gazdag az idei programunk* — kezdte *Neumayer Ferenc*, a zenekar helyettes vezetője. — *Most a pécsi fúvószenekarok napjára készülünk*, de már sok szép szereplés van mögöttünk. Augusztus 20-án a *„Hegyháti"* ünnepségen, *Abaligeten* játszottunk, júniusban mi is ott voltunk a siklósi várfesztiválon, a fúvószenekarok hagyományos találkozóján.

— *Azt is írja meg* — veti közbe *Földesi József* titkár, aki egyébként tubán játszik a zenekarban —, *hogy Neumayer családostól vett részt ezeken, mint a zenekarunk minden szereplésén. A 20 éves Feri fia klarinétos, Karcsi szárnykürtös, Laci, a legkisebb, a kisdobosunk.*

Örömmel mondják, hogy az utóbbi két évben sokat erősödött a zenekar. Már harminc aktív tagja van és az utánpótlás is szorgalmas: hét diákgyerek rendszeresen jár a heti kétszeri próbára. A pécsi vasutas fúvószenekar tagjai nem hivatásos zenészek. Sőt, többségük éppen a vasutasság legelfoglaltabb rétegéhez tartozik. Pécs állomás vonatkísérői. Ez a *Bartók* szocialista brigád. Vezetője *Rajna Géza* vonatvezető, a zenekar egyik trombitása.

— *Csak az vállalja nálunk a tagságot, aki igazán szereti a muzsikát* — mondja határozottan. — *Szolgálati elfoglaltságunk igen nagy, de azért a próbákról sem hiányzunk.* A mai próbára is szolgálatból jöttem, s az éjszaka alig másfél órát aludtam Bátaszéken. Néhány társunk meg a próbáról egyenesen az állomásra ment, mert indult a vonatjuk.

Az önként vállalt nehézség leküzdése mindig könnyebb, de így sem felesleges a kérdés:

— Érdemes-e ma vasutaszenésznek lenni Pécsett?

— *Feltétlenül! Igazán nem panaszkodhatunk* — mondja Neumayer. — *Nyilvános szerepléseinken mindig sok tapsot kapunk. Szakszervezetünk, állomásunk és igazgatóságunk vezetői mindenben támogatnak bennünket.* Évente 30 ezer forintot biztosítanak részünkre hangszerek vásárlására. Szép egyenruhánk „csak" 60 ezer forintba került. A sok segítséget szorgalmas munkával és szép muzsikával igyekszünk meghálálni.

Fennállásának 25. évfordulóját is ünnepli a zenekar november 7-én. Lelkesen készülnek a jubileumra. Lesz ünnepi hangversenyük, köszöntik a zenekar veteránjait, és megemlékeznek a régi szereplésekről, de bizonyára arra lesznek a legbüszkébbek, hogy soraikban már ott fújja hangszerét az általuk tanított sok fiatal, a felnövekvő vasutaszenész utánpótlás.

L. J.

Megválasztották a jelölőbizottságot

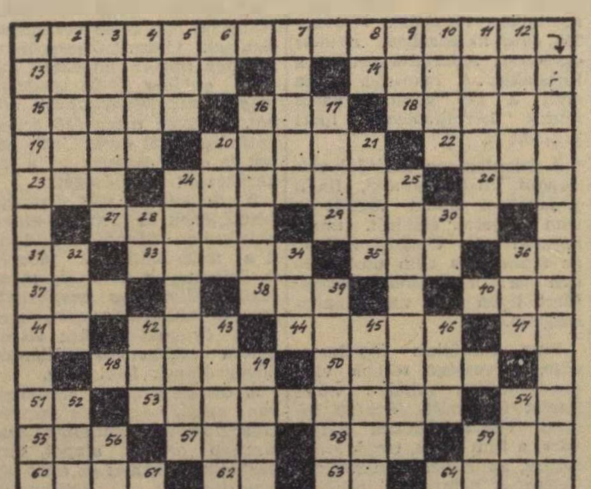
Hatvan állomáson megkezdődtek a szakszervezeti alapszervi választásokat előkészítő taggyűlések. Az elmúlt napokban valamennyi műhelybizottság taggyűlést tartott, ahol a titkárok beszámoltak az eddig végzett munkáról. Ezen a taggyűlésen megvitatták a közelgő X. pártkongresszus irányelveit és a szakszervezeti választások soron következő feladatait.

A taggyűlés megválasztotta a jelölőbizottságot, akik majd széles körű közvéleménykutatás alapján javaslatot tesznek a megválasztandó új vezetőségre.

Szűcs Ferenc

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. Ezt a dokumentumot az országgyűlés legutóbbi ülésszakán fogadták el. 13. ..., Pompeo, olasz politikus. 1934-ben a Saav-ügyek előadója a Népszövetségben. 14. Gazok, dudvák. 15. Törlőgumi. 16. Kémiai cső. 18. Mértani fogalom. 19. Keverten inti. 20. Drágakövek súlyegysége. 22. Textilféleség. 23. Madarak lakóhelye. 24. Délnyugat indiai partvidék. 26. Zekében van! 27. Habos selyemszövet (francia). 29. ... Edmond (1828—1885) francia író. 31. Igekötő. 33. Nagyon régi. 35. U. M. I. 36. Ellentétes kötőszó. 37. A hét vezér egyike. 38. Női név. 40. Néz. 41. Duna mássalhangzói. 42. Szellemi foglalkozást űz. 44. Nem a másik. 47. Részvénytársaság. 48. Alaktalan test (görög). 50. Körzet, kerület. 51. Ételízesítő. 53. Szigetcsoport a Bengali-öbölben. 54. Papír szélei. 55. Kis keveréke. 57. Megsemmisít. 58. Rágó szervünk. 59. Maró folyadék. 60. Orosz szentkép. 62. Kicsiny folyóvíz. 63. Monte-Christo vára. 69. Kékszínű. 70. Egy svéd szigetre való. 71. Tisztiszerv, fonetikusan.



Függőleges: 1. Ezt kell csökkenteni a vasúti kocsiknál. 2. A vízszintes 70-ről van szó. 3. A platinával rokon fém. 4. Római 8. 5. Rés betűi keverve. 6. Nagy István. 7. Gyülekezet, piac (görög). 8. Eger fele. 9. Egy szó a Halotti beszédből. 10. Angol város. 11. Nem földszint. 12. A XVII. században kipusztult hattyú formájú madarak. 16. A-val a végén karzat idegen szóval. 17. Dunántúli folyó. 20. Szőlőtőke támasztéka. 21. Szent, sérthetetlen. 24. Az olaszok kedvelt eledele. 25. A római birodalomban érvényes jogszabályok összessége. 28. Azonos betűk. 30. Utóirat. 32. A Duna ausztriai mellékfolyója. 34. Helyhatározószó. 36. Német névelő. 39. Idegbetegség görög szóval. 42. Fohász. 43. Parancs, megbízatás (francia). 45. Vissza: színésznőnk családi neve. 46. K. O. K. 49. Szlovákiai hegység (ék. hiány). 52. Nem véletlenül. 54. ... Lajos, tvrendező. 56. Ritka férfinév. 59. Szűretel. 61. Kínin vége. 64. Vonatkozó névmás. 66. Hangtalan lúd. 68. Tágas. 69. Mutatószó.

Beküldendő: vízszintes 1. Beküldési határidő: november 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Eljárás kezdeményezésének joga. Ellenőrzési jog.

Egy-egy könyvet nyertek az 1970. évi 18. számunkban megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Szénássy Mihály, Debrecen, Attila tér 3. Pápay Jolán, Pápa, Vörösmarty utca 18. Erényi László, Szeged, Ogyessza, XXVIII. ép. III. 12. Somorjai József, Bp. XI., Budaföki út 10/a. V. 4. Gombos Pál, Nyíregyháza, Kossuth utca 70.

HÍREK

— **Ismeretterjesztő előadások.** A téli hónapokban gazdag program várja az érdeklődőket a hatvani vasutasok Liszt Ferenc Művelődési Házában. A munkásakadémiák programjában számos szakmai, műszaki, politikai, egészségügyi és földrajzi témájú előadás szerepel.

— *A SZÁRNYVONALAKON is egyre nagyobb tért hódít az új technika. Az 1899-ben épült zalaegerszeg—rédicsi vonalon 81 év után a kézi aláverést gép váltotta fel. Hidraulikus emelők és egy Buda típusú aláverőgép segíti a pályamunkások munkáját.*

— **Motorvonatok az olimpiára.** A müncheni S-Bahn vezetői az 1972. évi nyári olimpiai játékok idején várható nagy forgalomra való tekintettel 120 új motorvonatot rendeltek. Az új, tirisztoros, fokozat nélküli vezérlésű motorvonatok maximális sebessége 120 km/óra lesz.

— ÓCSKAVASGYŰJTÉS. A békéscsabai pályafenntartási főnökség dolgozói a harmadik negyedévben 20 tonnával több ócskavasat gyűjtöttek a tervezettnél.

— **Uj vasútvonal épül Szíriában szovjet segítséggel.** A 208 kilométer hosszú, normál nyomtávú vonal Damaszkuszt köti össze Homsszal, és Aleppóban összeköttetést biztosít az északi vasúthoz. Az új vonallal a szíriai főváros közvetlen összeköttetést kap Latakia és Tartus kikötőkkel.

— **Jól sikerült légógyakorlatot** tartottak Miskolc Gömöri-pályaudvarán. A gyakorlat vezetője, Siklósi Ernő, az állomás légóparancsnoka, az alegységparancsnokokkal együtt eredményesen oldotta meg feladatát.

— VÉRADÁS BÉKÉSCSABÁN. Szeptember végén a békéscsabai csomóponton rendezett véradás alkalmából több mint 50 vasutas 15 liter vért adott. Ezúttal is az elsők között jelent meg Zabovszki Józsefné, a pályafenntartási főnökség ötvenszeres véradója.

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Boldizsár Gyula Békéscsaba; Markos József Zalaegerszeg; Behán Rózsa Miskolc; Szűcs Ferenc Hatvan; Boros Zoltán Szombathely; Czeglédi Sándor, Marosán Pál, Volosinovszki János Debrecen; Bánkuti László Budapest; dr. Bánffalvy Gyula Szeged; Perlaki Gyula Sopron; Dancs József Tapolca: Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Kőpataki István Gic-Hathalom; Kovács Istvánné Miskolc; Kovács Albert Diósjenő; Takács János Cegléd; Bognár Károly Tapolca; Zamen János Budapest: Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

A Hivatalos Lapból

A Hivatalos Lapból, a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket:

39. számból: A közlekedés- és postaügyi miniszter 21/1970. (Közl. Ért. 17.) KPM számú utasítása a közlekedési és postai tisztképzésről.

40. számból: 116 330/1970. 3. A. Ing, nyakkendő és új formájú női sapka rendszeresítése az egyenruhaellátásban részesülő dolgozók számára.

41. számból: 117 641/1970. 4. C. Az 1970. év végi részesedés számfejtése és folyósítása.

Pályázati felhívás a Budapesti Műszaki Egyetem szakmérnöki szakaira.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
Budapest VI., Benczúr utca 41.
Telefon, városi: 229—072,
üzemi: 19—77
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest VIII., Rákóczi út 54.
Telefon: 224—819
Felelős kiadó: Gábor Márton,
a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Uj csekkszámunk: MNB 215—11 859
1970. XII. 31-ig a régi csekk is felhasználható!
Szikra Lapnyomda

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XIV. ÉVFOLYAM, 21. SZÁM Ára 40 fillér 1970. NOVEMBER 2.

Határidő előtt december 20-ra befejezik a debrecen—nyíregyházi vonal villamosítását

A beruházási program előírása szerint 1970. december 31-ig a *Budapest-Nyugati pályaudvar—Nyíregyháza* közötti fővonal teljes hosszában fel kell venni a villamos üzemet. A feladat végrehajtása a beruházás megvalósításában részvevő szervektől óriási erőfeszítéseket, odaadó, lelkiismeretes munkát kívánt. Ezekben a munkákban részvevő és közreműködő szervek átérezve a feladatok fontosságát és népgazdasági jelentőségét, a *beruházások szakszervezeti intézőbizottsága* és a *beruházási felügyelőség* kezdeményezésére, a jubileumi évfordulók tiszteletére

szocialista szerződést kötöttek. A szerződésben vállalták, hogy december 31 helyett, december 20-ra befejezik a munkát.

A beruházások szakszervezeti intézőbizottsága a 3. számú Beruházási Felügyelőséggel közösen október 6-án munkaértekezletet tartott a szocialista szerződésben érdekelt gazdasági és mozgalmi szervek képviselőinek részvételével. Az értekezleten közösen tisztázták a fennálló nehézségeket, majd meghatározták a legfontosabb tennivalókat. A jó együttműködés eredménye, hogy Karcag és Debrecen között

október 31-re megtörtént a vonal feszültség alá helyezése, november 1-től pedig lehetővé vált a villamosüzem felvétele.

Az erőket most a *Debrecen—Nyíregyháza* közötti szakaszra koncentrálják, hogy a vállalásnak megfelelően időben befejezzék a villamosítást.

Ugyancsak fontos beruházási munkák fejeződnek be a záhonyi körzetben. Az átrakókapacitás elégtelensége miatt átpogramozott eperjeskei darus átrakó pályudvaron áttértek a beruházás szakaszos megvalósítására. Ennek eredményeként

december 31 helyett már november 7-re átadásra kerül 6 darab 5 tonnás daru.

Ezzel egyidőben természetesen elkészülnek a kiszolgáló berendezések is, így például a mélyépítési, a magasépítési, a víz- és csatornázási munkák, valamint az elektromos energiaszolgáltatás.

Az 5 tonnás daruk november 7-re történő üzembehelyezésével — gazdasági számítások szerint — jelentős népgazdasági megtakarításokat eredményeznek.

vi—

OKTÓBER ÉVFORDULÓJÁN

November 7-én lesz 53 esztendeje, hogy a *Lenin* vezette orosz kommunista párt irányításával győzött a Nagy Októberi Szocialista Forradalom. Oroszországban a munkásosztály és a szegényparasztság megdöntötte a tőkések és földbirtokosok uralmát, és kezébe ragadta a politikai hatalmat.

Október jelentősége azonban messze túlnőtt a nemzeti kereteken. Nemcsak létrehozta a világ első szilárd munkás-paraszt államát, az első proletárdiktatúrát, hanem mintaképpé vált a világ valamennyi kizsákmányoltja számára, és *„hadüzenet volt az egész nemzetközi imperializmusnak"*. Új fejezetet nyitott az egész emberiség történetében: *megnyitotta a proletárforradalmak korszakát.*

A forradalom győzelme, a szovjethatalom létrejötte nem jelentette Oroszországban a békés építés megkezdésének lehetőségét. Az oroszországi proletárhatalom győzelmének forradalmasító hatása megrettentette az imperialista hatalmakat. *Felismerték, hogy az Október példáján fellelkesült világproletariátus harca a kapitalizmus létét fenyegeti.*

14 kapitalista állam jól felszerelt intervenciós seregei — a belső ellenforradalmároktól támogatva — megrohanták a fiatal szovjet államot, ahol a termelési apparátus meg volt bénulva, melyet az éhínség réme fenyegetett. A súlyos nélkülözések, roppant nehézségek ellenére a szovjet nép és a *Vörös Hadsereg* a kommunista párt vezetésével, megvédte a forradalom győzelmének eredményeit: *a szovjet hatalmat.*

Az intervenció és a belső ellenforradalom leverése után a szovjet nép példák és mintakép nélkul, viszontagságoktól és nehézségektől vissza nem riadva, bátran indult el az új élet felépítésére irányuló történelmi alkotómunka járatlan útjain. Helyreállította a népgazdaságot, megkezdte és rendkívül rövid idő alatt megvalósította a fejlődő ipar és a mezőgazdaság szocialista átszervezését.

S alig 20 évvel Október győzelme után *felépült a szocializmus a Szovjetunióban.* Létrejött, a világon először a szocialista társadalom, a világ proletariátusának és elnyomott népeinek reménysége, példaképe és támasza.

A békés szocialista építést azonban *hamarosan félbeszakította a fasiszta Németország hitszegő támadása.* A háború mérhetetlen szenvedéseket és károkat zúdított a szovjet népre. *De a második világháborúban aratott történelmi jelentőségű győzelem az egész világ számára bebizonyította a szovjet-szocialista társadalom szilárdságát,* a kommunista párt által nevelt emberek szellemének törhetetlen erejét, szocialista hazafiságát, Október eszméinek legyőzhetetlenségét.

A Szovjetunió 53 esztendeje és a *Szovjetunió Kommunista Pártjának* története az internacionalizmus ragyogó példája. Ez nemcsak a szolidaritásban, a harc élvonalában való helytállásban és áldozatvállalásban nyilvánul meg, hanem a történelmi tapasztalatok nemzetközi érvényében is. A *Magyar Szocialista Munkáspárt* határozott álláspontja, hogy az internacionalizmusnak ma is próbaköve a Szovjetunióhoz való viszony.

Népünk történelme 1917 óta ezer szállal fűződik az Októberi Forradalomhoz. Tettekkel tanúsították ezt azok a magyar internacionalisták, akik fegyverrel a kézben maguk is részt vettek a forradalom győzelmre vitelében és megvédésében. A forradalom a magyar munkásosztálynak is utat mutatott győtrő társadalmi problémáinak megoldásához, olyannyira, hogy a *Tanácsköztársaság* kivívásával elsőként követte az orosz példát. És 26 évvel később a Szovjetunió hadserege űzte ki hazánkból a német megszállókat.

Lenin, korunk géniusza — aki születésének 100. évfordulóját az idén ünnepeltük — a legnagyobb megpróbáltatások idején is nagyon sokat foglalkozott a magyar munkások, szegény parasztok helyzetével. *A Tanácsköztársaság egész fennállása alatt tanácsokat adott a magyar kommunistáknak.*

Pártunk történetében szembetűnő, hogy amikor *helyesen alkalmazta Lenin tanításait, sikereket ért el.* Amikor viszont elméletben vagy gyakorlatban eltért a tanácsoktól, kudarcok érték. A teljes tanításának, alkalmazásának elvénél azonban mindig figyelembe kell venni a konkrét helyzetet, hiszen Lenin arra tanított: *„minden absztrakt igazság, frázis lesz, ha bármely tetszőleges, konkrét helyzetre alkalmazzák."*.

Amióta következetesen járjuk a lenini utat, sokkal kevesebb a zökkenő fejlődésünkben. Az ellenséges és ártó szándékkal szemben, hibáink legyőzésével, áldozatvállalással mind erősebb és szilárdabb lett néphatalmunk.

Társadalmi fejlődésünket ma az határozza meg, hogy a szocializmus teljes felépítésén dolgozunk. *Pártunk felismerve gazdasági fejlődésünk követelményeit kezdeményezte, kidolgozta a gazdasági irányítás új rendszerét, és vezető szerepet tölt be megvalósításában.* A reform nagy lendületet ad társadalmi, gazdasági fejlődésünknek, hatékonyabbá teszi a szocialista viszonyokban rejlő erőforrások kiaknázását.

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom évfordulóját azzal is ünnepeljük, hogy számba vesszük tanulságait. S azokat alkotóan felhasználva, választ adunk a forradalom mai kérdéseire, s a lenini úton járva oldjuk meg nem könnyű feladatainkat.

Átadás előtt a csengeri lakótelep

Az árvíz okozta károkról, a károk helyreállításáról lapunk hasábjain már több esetben beszámoltunk. Írtunk arról is, hogy az újjáépítés munkájából a vasút is dicséretesen kivette részét. A kormánybiztos kijelölése alapján *Csenger* községben egy új lakótelep felépítését vállaltuk. A munka eredményessége érdekében *a helyszínen külön építésvezetőség alakult*, s a honvédségi erők és KISZ-fiatalok támogatásával már az ár elvonulása után megkezdték a munkát. Az ország legkülönbözőbb helyeiről odairányított munkaerőkkel nehéz körülmények között dolgoztak. Az építésre kijelölt területen még lábon állt a gabona. A nehézségek ellenére is az építők eleget tettek vállalt kötelezettségüknek, s most arról számolhatunk be, hogy elkészült a csengeri lakótelep.

— *November 4. és 9. között került átadásra 95 lakóház* — mondta érdeklődésünkre *Papp Lajos* építésvezető, aki kezdettől fogva fáradhatatlanul irányította a nagyarányú munkát. — *A lakóházak mindkét szobája elkészült, végeztünk a csatornázással, a külső vakolással és a bádogosmunkával is.* Jelenleg a mozaiklapokat helyezzük el és a külső lépcsőkön dolgozunk. Így elérjük azt, hogy a közelítő telet már új otthonukban várhatják az árvízkárosultak.

Megemlítette még az építésvezető, hogy újabb tíz személy kívánja felépíttetni a házát. A késői jelentkezés ellenére is az építők azon lesznek, hogy ezeket az épületeket december 15-ig átadják. A szándék valóra váltását csupán az esetleges zord időjárás hiúsíthatja meg.

—th

Kilenc Bah-kocsi Vietnamnak

A Diesel-mozdonyt és vasúti kocsikat Vietnamnak akció keretében *a dunakeszi járműjavító KISZ-bizottsága és szakszervezeti bizottsága védnökséget vállalt 9 darab Bah típusú személykocsi elkészítése felett.* A KISZ Központi Bizottsága ugyanis 5, a SZOT pedig 4 Bah kocsit rendelt az üzemnél.

Az üzem KISZ-bizottságának védnökségvállalását kollektív munkával, a szocialista brigádok cselekvő részvételével támogatja a szakszervezeti bizottság. A megbízásnak a X. pártkongresszus tiszteletére indított munkaverseny részeként, az éves feladatok teljesítése mellett kívánnak eleget tenni.

A kongresszusi versenyben: több segítséget várnak a székesfehérváriak

Székesfehérvár csomópont dolgozói is csatlakoztak a párt X. kongresszusának tiszteletére indított munkaversenyhez. Az eddig eltelt időszak termelési eredményei azonban kevésbé mondhatók jónak, ugyanis a féléves értékelés szerint több tényezőnél 13—17 százalékos lemaradás van. Az egyenletes munkát több objektív és szubjektív tényező gátolja. Ezekről beszélgetünk *Varga Lászlóval*, az állomás szakszervezeti bizottságának titkárával.

— *Annak ellenére, hogy a közlekedett vonatok számában a bázishoz viszonyítva nincs lényeges változás, mégis romlott a menetrendszerűség* — mondotta. — *Körül vagyunk véve vágányzárokkal, és egyvágányú közlekedés van a kétvágányú pályáinkon.* Ennek negatív hatása az állomáson csapódik le. Késve érkeznek a távolsági vonatok, és emiatt a helyből induló vonatoknak várni kell. *Megnőtt a gépre várások száma.* 1970. I. félévében 1576 gépre várás fordult elő. Az ebből adódó hátrányokat — hiába van lelkesedés, igyekezet — nem lehet pótolni. A 6909/1970. I. g., III. sz. rendelet értelmében — annak ellenére, hogy a gépekkel való gazdálkodás az állomásfőnökség hatáskörén kívül esik — *jogtalanul sújtanak bennünket az ebből eredő hátrányokkal.*

Az állomás szűk keresztmetszete több belső szervezési intézkedést követel meg tőlünk, amelyeket a dolgozók igyekeztek is megvalósítani. Sajnos azonban *nem kapjuk meg mindig a kellő segítséget.* A dolgozók felvetik, hogy amikor 1969. februárjában egy igazgatósági szintű bizottság vizsgálta a gurítón bekövetkezett nagy beleseti károk okait, a bizottság tagjai megígérték, hogy az állomás rendelkezésére adnak 2 darab karos elősárút. Az ígéret azonban csak ígéret maradt.

— Pedig a kétkaros elősárú sokat segítene a munkában, és csökkentené a baleseti károkat — szól közbe *Pintér Lajos* állomásfőnök-helyettes. — Lehet, hogy a bizottság megfeledkezett az ígéretéről?

Beszélgető partnereink elmondották még azt is, hogy *sok irányvonatot kell nekik átrendezni.* Sajnos, ezeket saját igazgatóságuk területéről — *Komáromból, Ferencvárosból* — küldik hozzájuk, s hiába jelentik ezt az igazgatóság III. osztályának, nem történik intézkedés, pedig ez csökkenti a brigádokban dolgozók munkakedvét, és kihatással van a teljesítményükre is.

A székesfehérváriak szóvátették azt is, *hogy több felsőbb rendelkezés gátolja esetenként az állomásfőnök hatáskörét.* Az állomás egyes dolgozóit — a létszámhiány ellenére is — az igazgatóság más szolgálati helyek kisegítésére kirendelésbe küldi, és emiatt sok esetben megoldhatatlan probléma elé állítják a gazdasági vezetőket. *Sőt, az állomáson vannak bizonyos munkakörökben dolgozók, akik felett nem Székesfehérvárott rendelkeznek.* Az állomásfőnök például elrendelte az áruirányítóknak, hogy a napi helyzetet jelentsék neki, ezért bizonyos munkaköri bérráépítést kapnak, mivel ez pluszmunka. Az áruirányítók ezt vállalták volna, *de az igazgatóság VI. osztályvezetője ezt megtiltotta nekik.* Meggyőződésünk, hogy az ilyen „presztizs" vita nem segíti elő az állomás munkáját és a felsőbb szervek tekintélyét sem növeli.

Több segítséget várnak a vezetők a szocialista brigádoktól is a közös feladatok megoldásához. Jobban kellene érvényesülni a brigádok tudatformáló tevékenységének is. Erre hívja fel a figyelmet az a tény, hogy *jelenleg ittasság, szolgálattól történő elmaradás miatt 12 fő ellen folyik fegyelmi eljárás.* Úgy gondoljuk, hogy az ilyen esetek nem használnak a szocialista brigádok tekintélyének. Az ilyen feladatokat csak közös erőfeszítéssel lehet megoldani. A szocialista brigádok sokat tehetnének annak érdekében, hogy csökkenjen a fegyelmi eljárások száma. Erre kötelezik őket az eddig elnyert elismerések és a hármas jelszó értelmében végzett tevékenységük is.

Molnár László

Hogyan készültek fel a télre?

Látogatás két pályamesteri szakaszon

Az ősz derekán járunk. Itt-ott még kellemes az idő, de a vasút szolgálati helyein már a télre készülnek. Az Angyalföldi Pályafenntartási Főnökség esztergomi XIV-es és a tokodi XV-ös pályamesteri szakaszán — ahol a napokban látogatást tettünk — a szakaszkerülő pályamesterektől érdeklődtünk a téli felkészülésről.

— *Szakaszunk magasépítményi szakasz* — kezdte a beszélgetést *Szalay László*, az esztergomi pályafenntartási szakasz pályamestere —, *s a forgalom biztosítása, a hóeltakarítás csak közvetett feladatunk.* Ami elsősorban ránk tartozik, az a területünkön lévő épületek, létesítmények, nyílászáró-szerkezeteinek rendbetétele. *A felülvizsgálat, az ellenőrzés már mindenütt megtörtént*, és szakembereink — tetőfedők, üvegesek, asztalosok — jelenleg Budapest—Üröm és Dorog állomásokon dolgoznak. *A tél beállta előtt minden épületet átvizsgálunk, és a hibákat kijavítjuk.* Anyaghiány nem nehezíti a munkánkat, s ha még egy-két napsütéses hetünk lesz, akkor teljes nyugalommal várjuk a telet.

— A váltók tisztításánál, a hóeltakarításnál a szakasz dolgozói segítenek-e?

— Ha szükséges, akkor a dorogi és a tokodi pályafenntartási szakasznak segítünk. Ehhez a munkához is minden feltétel biztosított. *A raktárban már munkára készen állnak a lapátok, seprűk és egyéb hóeltakarító-eszközök, most érkezett meg az ipari só, s megvan az alapanyag a védőitalhoz is.* Megtörténtek már a teahordó- és teafőzőalkalmazottak egészségügyi vizsgálatai is. Van elég meleg ruhánk, egyszóval úgy hiszem, nem érhet bennünket váratlanul a tél.

Szalai Lászlótól azt is megtudtuk, hogy elkészítették a kiértesítési rendelvényt is, vagyis mindenki tudja, hogy szükség esetén kit kell értesíteni, és hová kell menniök. Tárgyalást folytattak a városi tanáccsal is, és ha szükséges, közmunkaerőt is igénybe vehet a vasút. A városi tanács a fennálló rendelkezések értelmében ugyanis erről gondoskodik.

Az esztergomi pályafenntartási szakaszon a jó gazda gondosságával készültek a télre. De ugyanilyen gondos felkészülést tapasztaltunk a tokodi XV-ös szakasznál is, ahol *Horváth Zoltán* pályamester elmondotta: *felkészülésüket nem zavarta meg semmi, s a feltételek biztosítottak a téli munkára.* Van elegendő lapát, seprő, meleg ruha, só. Minden dolgozó tudja a feladatát.

Két pályafenntartási szakaszt látogattunk meg, s mind a két helyen alapos, körültekintő felkészülésről adhattak számot. Szeretnénk remélni azonban, hogy a vasút valamennyi szolgálati helyén, valamennyi pályafenntartási főnökségén és pályafenntartási szakaszán hasonló lelkiismeretességgel várják a telet.

A tél nagyon komisz, nagyon könyörtelen tud lenni — volt részünk már benne — s erről egy percig sem szabad megfeledkezni.

Sz. J.

NOVEMBER 15

a vasutas operabérlet következő előadása

A vasutas operabérlet nyitó előadása, *Gershwin* világhírű néger operája, a *Porgy és Bess* valószínű, sokáig emlékezetes marad annak az 1900 vasutas operabérlet-tulajdonosnak, akik október 18-án zsúfolásig megtöltötték az *Erkel Színház* nézőterét.

A vasutas operabérlet második előadására *1970. november 15-én* délelőtt 11 órakor kerül sor az Erkel Színházban. Bemutatásra kerül Donizetti: *Lammermoori Lúcia.* A főbb szerepeket *Bartha Alfonz, Lehoczky Éva, Palóc László, Szalma Ferenc* és *Albert Miklós* énekli.

Mindennapi gondok

hatvan szakszervezeti bizalmi munkájában

Választási készülődés Rákosrendező pályaudvaron

Rákosrendező pályaudvar dolgozói négy műhelybizottságba tartoznak. Még pontosabban vázolva a szakszervezeti bizottság szervezeti felépítését, a következő képet kapjuk:

A forduló szolgálatot teljesítő dolgozóknak — az úgynevezett három túrnak —, egy-egy önálló műhelybizottsága van. A negyedik műhelybizottság pedig a másfélszáz vonatkísérőt egyesíti. Ezenkívül az állandó nappalosoknál, valamint a kereskedelmi szolgálatnál egy-egy vezetőbizalmi irányítja a mozgalmi munkát. Ebbe a képbe illeszkedik bele az állomás 60 szakszervezeti bizalmijának a tevékenysége.

— Ők hatvanan alkotják az összekötő kapcsot a csaknem 600 főnyi tagság és a műhelybizottságok, illetve az egész munkát irányító szakszervezeti bizottság között — mondja *Bali Ferenc*, a szakszervezeti bizottság titkára. *— Általuk adunk és kapunk tájékoztatást.* Kiveszik a részüket minden szakszervezeti feladatból és az ezekkel járó mozgósításból. Munkájuk nem könnyű, hiszen a pályaudvar rég megérett a korszerűsítésre. *A munkakörülmények mostohák, s mindezt tetézi a mintegy 120 főnyi létszámhiány.*

Méltók a bizalomra

A választási előkészületekről szólva, beszélgetésünk a legrégibb, legrátermettebb bizalmiak nevének felsorolásával folytatódik. Csakhamar kiderül, hogy *a hatvan bizalmi között szinte alig-alig akad egy-kettő, aki ne lenne méltó továbbra is a tagság bizalmára és az szb elismerésére*, eddigi tevékenységük alapján. Azok sincsenek többen, akik valamilyen ok miatt a jövőben nem vállalnák bizalmi tisztségüket. Ez mindenesetre kedvező előjel a november második felében sorra kerülő bizalmiválasztásokhoz. Sőt, a december 9—14 között megtartandó műhelybizottsági és a január 14-re ütemezett szbválasztás sikeres lebonyolításának is ez az egyik záloga.

— A jó politikai érzékkel és kellő mozgalmi tapasztalatokkal rendelkező bizalmiak ugyanis eredményesen segíthetik a választási előkészületeket: Tekintélyükkel, meggyőző szavukkal, példás magatartásukkal értékes, nélkülözhetetlen támogatást adhatnak a küszöbön álló munkához.

Ez az utóbbi vélemény már nem a titkártól, hanem a választások előkészítésével megbízott 5 tagú operatív bizottság vezetőjétől, *Végh Gyula* főintézőtől, az állomás oktatótisztjétől származik. Miután ő is bekapcsolódott a beszélgetésbe, megemlítette példaként azt a tapasztalatát, hogy a tagság szívesen fordul ügyes-bajos problémáival közvetlenül a bizalmiakhoz.

— A dolgozók jól tudják, hogy a bizalmi elé tárt problémák eljutnak az szb-hez, vagy az intézkedésre hivatott elöljárókhoz — mondja az oktatótiszt. *— Előfordult az is, hogy az egyik, így beérkezett panasz nyomán egyenesen a XIV. kerületi pártbizottság első titkárától kértünk tájékoztatást.*

A konkrét esetek felsorolása közben egymás után kerülnek szóba a „legtekintélyesebb" bizalmiak. A két vezető bizalmin, *Somlai Károlyné* segédhivatali ügyintézőn és *Mocsári Kálmán* raktárnokon kívül elhangzik az I-es műhelybizottsághoz tartozó *Honfi Tivadar* és *Henter Lajos* térfelvigyázók neve. A II-es túrból a fiatal *Gorzó János* kocsirendező, *Bálint István* saruzó. *Szilágyi Géza* sorompókezelő és *Köblös István* közbeváltó nevét jegyeztük fel. A III-as műhelybizottság bizalmijai közül *Debreceni Károlyné* átmenesztőt és *Lajos György* sorompókezelőt említették meg egy-egy érdekesebb eset kapcsán. A vonatkísérők legjobb bizalmijai közé — amint hallottuk — feltétlenül oda lehet sorolni *Jobbágy Jánost, Bencze Ferencet, Göcze Dezsőt, Kajcsa Sándort, Torma Ferencet, Vincze Józsefet, Tolnai Istvánt. Egri Lászlót* és *Szabó Andrást.*

9—12 főnyi csoportok

— Csak néhány név ez a sok közül — jegyzi meg Bali Ferenc. — Szerencsére ennél jóval több kiváló bizalmink van a területen...

De lássuk ezután, hogy vajon miféle gondokkal birkóznak, milyen tapasztalatok ismeretében dolgoznak a rákosrendezői bizalmiak? Kérdésünket találomra a 31 éves szolgálati idővel és negyedszázados mozgalmi múlttal rendelkező *Egri László* vonatvezetőnek tettük fel.

— Az én szakszervezeti csoportomba öt vonatkísérő szakasz tartozik, vagyis tizen vagyunk — hangzik a felelet. — Nálunk egyébként szinte minden bizalminak 9—12 fős csoportja van. Nekem viszonylag könnyű a dolgom, mert az úgynevezett darusfordába tartozunk, így rendszeresen találkozom a hozzám beosztott emberekkel. Ugyanezt elmondhatják magukról a kispesti vagy a kavicsbányai, s általában a hasonló, átállítós és egyéb fordában utazó bizalmiak is. *A vonaliak, vagyis az alkalomszerűen vezényelt vonatkísérők szakszervezeti csoportjaiban már sokkal nehezebb a helyzet,* mert a bizalmiak többnyire csak véletlenül találkozhatnak a hozzájuk tartozó tagokkal.

— Mi tehát a megoldás?

— Az a dicséretes segítőkészség, amit ilyen esetben a segédvezénylők részéről lehet állomásunkon tapasztalni — mondja Egri László. Ők rendszerint átvállalják a vonali fordában utazó bizalmiaktól a bélyegek eladását és az esetleges üzenetek, értesítések továbbítását.

— S milyen feladat marad a bizalmiaknak?

— A legfontosabb feladataik így is megmaradnak, amit senki más nem végezhet el helyettük. Ezek közé tartozik például *a környezettanulmány egy-egy segélyezési kérelem elbírálása előtt; továbbá a véleményezési jog gyakorlása — azt megelőzően mások véleményének meghallgatása, tapasztalatok gyűjtése — üdülési beutalók, jutalmak, kitüntetések odaítélésével kapcsolatban és így tovább.*

Amit felül kellene vizsgálni

— Mostanában milyen kérdések, problémák foglalkoztatják a dolgozókat Rákosrendezőn?

A bizalmi válasza is az előbbi témához kötődik:

— Megvitatják például, hogy november 7-re helyesen ítéltük-e oda a kiváló dolgozó kitüntetéseket. Gyakran nem is olyan egyszerű megértetni, hogy ez idén összesen csak 27 dolgozó, köztük 5 vonatkísérő részesülhet ebben a kitüntetésben. Most, november 7-re egy vonatvezető és egy fékező lesz kiváló dolgozó, mert a keretet év közben már kimerítettük. A valóságban ugyanis az állomásiaknál is, az utazóknál is sokan vannak akik kiváló szinten végzik a szolgálatukat; *s így bizony nehéz igazságot tenni.* A bizalmi véleménye már csak emiatt is sokat számít mind a vezetők, mind a dolgozók körében.

Részben ehhez kapcsolódó téma, hogy az utóbbi két évben, de főként az idén lényegesen nőtt a vasutasok bére, havi fizetése. Ezt szolgálja az őszi hónapokra bevezetett munkahelyi pótlék is. Hasonlóan kedvező fogadtatásra talált az az intézkedés, hogy a nők nem vasutas férje szintén megkaphatja az utazási kedvezményt. Legújabban az ingnyakkendővel való ellátás váltott ki általános elégedettséget.

— De jobb lenne — teszi hozzá a bizalmi —, *ha az utazó személyzet, legalább a tehervonatosok, sötétkék inget kaphatnának.* A rendelet ugyanis úgy szól, hogy az első-, második és a harmadik szakcsoportba tartozóknak fehér, a negyedik- és az ötödik szakcsoportosoknak sötétkék ing jár. Ehelyett *inkább a munkakör, illetve a szolgálati beosztás dönthetné el, hogy ki milyen inget kapjon.*

A helyes intézkedések ellenére rontja a dolgozók hangulatát, hogy a téli ruházati cikkeket sokan még nem kapták meg. Többnyire a C-s méretek hiányoznak, vagyis: *aki egy kicsit nagyobb pocakot hord, az kimaradt az ellátásból.* Kesztyű pedig még egyáltalán nem érkezett az idén a rákosrendezői szertárba.

Egyéni gondok

— De vajon — adódik a kérdés — a bizalminak, aki minden dolgozótársa gondjait-baját a szívén viseli, lehetnek-e egyéni problémái?

Egri László elmosolyodik, majd így válaszol:

— Váchartyán állomástól öt kilométerre, Kisnémediben lakom a családommal. A részletes tüzelőt már rég befizettem, de a télre való szenet még mindig nem kaptuk meg. Váchartyánba egész évben egy vagon háztartási szenet küldött az anyagosztály, s nekem nem jutott belőle. Akadnak bizalmiak, akiknek az efféle egyéni sérelem a kedvüket szegi és azt fontolgatják, lemondjanak-e tisztségükről. *Ám a helyes megoldást azok választják, akik a sértődés helyett még határozottabban, következetesebben lépnek fel a hibák ellen, a bajok orvoslásáért.* Ha munkatársaim méltónak találnak rá, ezért vállalom el továbbra is a bizalmi szerepét. Ugyanúgy, mint ahogy a legtöbben teszik Rákosrendező állomás hatvan bizalmija közül.

Kovács József

Új szociális létesítmény Nagykanizsán

Dr. Szabó Tibor, a pécsi igazgatóság vezetője október 15-én ünnepélyes külsőségek között adta át rendeltetésének a nagykanizsai vontatási dolgozók részére épült, új szociális létesítményt.

Az átadásnál jelen volt *Gaál István*, az MSZMP nagykanizsai városi bizottságának első titkára, *Badacsonyi Imre*, a csomóponti pártbizottság titkára, a nagykanizsai csomópont szolgálati helyeinek gazdasági és mozgalmi vezetői és a csomópont nagyon sok dolgozója.

Dr. Szabó Tibor az átadás alkalmával elmondott ünnepi beszédében hangsúlyozta, hogy *ez a létesítmény csak egy része annak a tervnek, amelyet a közlekedési koncepció keretében az elkövetkezendő években megvalósítanak.* A cél mindenekelőtt az, hogy a vasutasok munkahelyi körülményeit jobbá tegyük, javítsuk.

A 6 és fél millió forintos költséggel épült háromszintes épületben az öltözők és mosdókon kívül helyet kapott egy korszerűen felszerelt üzemorvosi rendelő is. *Az új szociális létesítmény 600 személy befogadására alkalmas.*

Halmai János

A csoport gondja az ő gondja is

Munkatársai, a X/b villamos próbaterem ifjúsági szocialista brigádjának tagjai azt mondják: *Bartucz József* csendes, szerény és nagyon lelkiismeretes ember, jó barát, jó kolléga. Az elmúlt két év alatt, amióta ő a szakszervezeti bizalmi, *nem volt olyan egyént és közösséget érintő probléma, ahol ne segített volna.* A közösség gondja, az ő gondja is — így vélekednek róla. S mert a csoportban nálánál rátermettebb embert nem találnak, s mert munkájával, emberi magatartásával a legteljesebb mértékben elégedettek, a most következő bizalmiválasztáskor ismét Bartucz Józsefet jelölik.

Az elismerés hangján szól munkájáról *R. Tóth József*, a műhelybizottság titkára és *Baranyai Zoltán*, az üzem szakszervezeti bizottságának titkára is.

— Olyan bizalmi ő — mondják — *aki amit rábíznak, azt lelkiismeretesen el is végzi.* Rendszeresen megtartja a bizalmiértekezleteket, ismeri a csoport tagjainak gondját, baját, egyszóval kitűnő kapocs a műhelybizottság és a dolgozók között.

A bizalmi munkájának hű tükre *a bizalminapló*, amelyet a szakszervezeti bizottság kezdeményezésére valamennyi bizalmi vezet. A napló mindenre választ ad. Mikor volt bizalmiértekezlet, mikor tájékoztatás, ki, mikor és miért kapott segélyt és jutalmat, vagy fizetésemelést.

Ezt is bizonyítja, hogy az *Északi Járműjavítóban* törődnek a bizalmiakkal, hogy a bizalmimunkát a „helyére" tették, és hogy számítanak a bizalmiak munkájára.

A beszélgetésnél Bartucz József is jelen van. Csendes, halk hangon szólt arról, milyen szívesen végzi ezt a munkát, s mennyire nem érzi megterhelésnek.

— Szeretem az embereket, szeretem a munkámat — mondja — *s nagyon szívesen segítek mindenben, amiben csak egy szakszervezeti bizalmi segíthet. Azt, hogy most ismét engem jelölnek, megtiszteltetésnek veszem, és ezt a bizalmat a jövőben is jó munkámmal szeretném viszonozni.*

— lf —

Miskolci kezdeményezések

a nők munkakörülményeinek javítására

A munkaerő-gazdálkodás egyik fontos tényezője az utánpótlás biztosítása. Ezen belül is számolni kell a női munkaerő térhódításával, annál is inkább, mert ma már sok üzem nem lenne képes a tervet teljesíteni női munkavállalók nélkül.

Ezeket a tényezőket figyelembe véve *a miskolci igazgatóság* is megvizsgálta — a *Központi Bizottság* irányelveinek figyelembe vételével — a területén dolgozó nők helyzetét. A vizsgálat tárgyát, főleg a nagyobb szolgálati helyeken, csomópontokon dolgozó nők munkakörülményei, társadalmi, szociális helyzetük, a továbbtanulási lehetőségek, a vasúti munkába való beilleszkedést képezték.

Tanfolyamok nők részére

A jelentés megállapítja, hogy *a vasúton dolgozó nők többsége fegyelmezett, lelkiismeretes munkát végez,* felelősséggel tesz eleget a vállalt kötelezettségek teljesítésének. Olyan szolgálati helyeken is megállják a helyüket, mint például a pályafenntartási szolgálat, ahol egyébként jellemzőek az időjárás viszontagságainak kitett veszélyes munkakörök.

Az igazgatóságnál a nők munkakörülményeinek javítása érdekében már eddig is sok kezdeményezés született. Ez a gondoskodás nyilvánul meg abban is, hogy a könnyebb — fizikai munkát nem igénylő — munkakörök betöltéséhez szükséges szakvizsgák megszerzésére, munkaidő alatt lehetőséget biztosítsanak. Ezt a célt szolgálja az igazgatóságnál *a forgalmi-kiképző tanfolyam.* Ezen általában azok a fiatalok vesznek részt, akik forgalmi szolgálattevői, vagy más hasonló munkakörben szeretnének dolgozni. *Ezt a háromhónapos gyorsított tanfolyamot sok nődolgozó veszi igénybe,* mert itt rövid idő alatt forgalmi szakvizsgát szerezhetnek. Az oktatásnak ezt formáját az országban egyedül a miskolci vasútigazgatóság vezette be, segítve ezzel a fiatalok és főleg a nők előbbrejutását.

Hasonló célt szolgál a két évvel ezelőtt *Szerencsen megnyílt női jegyvizsgáló tanfolyam is.* A hallgatók itt tíz hét alatt jegyvizsgálók lehetnek, ami jó kereseti lehetőséget jelent a nők számára. A tanfolyam elvégzése után ügyelnek arra is, hogy a lakóhelyhez közel eső vasútvonalakon nyerjenek elhelyezést.

Kizárólag az adminisztratív munkakörökben dolgozó nők érdekében rendezik meg minden évben *az általános igazgatási és számviteli tanfolyamot,* amelyen évenként 45-en tanulnak, majd mint segédtisztek, magasabb munkaköri besorolást kapnak.

Női vonatvezetők

A nődolgozókkal való törődés és gondoskodás azonban nemcsak a továbbtanulásban nyilvánul meg. Az igazgatóság igyekszik változtatni az eddigi kedvezőtlen — vezető beosztásokra vonatkozó — statisztika alakulásán is. Olyan munkakörökben, ahol főleg nőket foglalkoztatnak, vezetőnek is nődolgozót vesznek ki.

A szokástól eltérő változást jelent még *a női vonatvezetők alkalmazása.* Az eddigi tapasztalatok azt bizonyítják, hogy a felelősségteljes vonatvezetői munkakörrel járó feladatokat a vasutas nők példásan teljesítik.

Említésre méltó az a jelenség is, hogy a különböző szolgálati helyeken egyre több nőt választanak párt-, vagy szakszervezeti funkcióba. A politikai életbe való aktív részvételüket ezen az úton lehet a legeredményesebben segíteni.

Az idézett néhány példa is meggyőzően igazolja, hogy visszavonhatatlanul elmúltak azok az idők, amikor a megrögzött hagyományok miatt a nők csak másodrendű szerepet tölthettek be a társadalomban. *Mindannyiunk érdeke, hogy egyetlen munkaterületen se kerüljenek hátrányos helyzetbe.*

Kaszala Sándor

Kik jogosultak gyermekgondozási segélyre?

Nagy jelentősége volt az 1967-ben bevezetett gyermekgondozási segélynek. Előfordult azonban a jogosultság megállapításakor, hogy *a vonatkozó jogszabályokat sok helyen nem egységesen értelmezték.* Megtörtént az, ha a próbaidőre, vagy határozott időre létesített munkaviszony esetén az anya gyermekgondozás céljából vett igénybe fizetés nélküli szabadságot, és ezidő alatt, vagy a szülés napja előtt szűnt meg a munkaviszonya, *nem kapott gyermekgondozási segélyt.* Ezt a gyakorlatot kívánja megszüntetni a *Munkaügyi Minisztérium* a nemrég kiadott állásfoglalásával.

A dolgozó nőt gyermekgondozási segély a szülési szabadság lejártát követően a gyermek 3 éves korának betöltéséig akkor illeti meg, ha:

a) a szülést közvetlenül megelőző másfél éven belül összesen 12 hónapig munkaviszonyban állt;

b) legalább napi 6 órai munkaidővel dolgozott;

c) a gyermek gondozása céljából fizetés nélküli szabadságot vesz igénybe.

Ezeknek a feltételeknek az együttes fennállása esetén *az anya jogosult a gyermekgondozási segélyre még akkor is, ha a próbaidőre, vagy határozott időre létesített munkaviszonya a szülési szabadság ideje alatt megszűnik.* A Munka Törvénykönyve rendelkezése szerint a terhes, illetőleg a szülő nőt húsz hét szülési szabadság illeti meg. Ebből négy hetet a szülés előtt kell kiadni, amitől, csak saját kérésére lehet eltekinteni akkor, ha a szakorvosi vélemény szerint a halasztás az egészséget nem veszélyezteti.

Ha tehát a dolgozó nő próbaidőre, vagy határozott időre létesített munkaviszonya a szülést megelőzően, de a szülési szabadság megkezdése után szűnik meg, *jogosult lesz a gyermekgondozási segélyre,* ha a jogosultsághoz szükséges többi feltétel megvan.

A jogszabály szellemének érvényrejuttatása és a törvényesség biztosítása megkívánja, hogy azok az anyák, akik a gyermekgondozási segélyt a jogszabály téves értelmezése vagy helytelen gyakorlat miatt azért nem kapták meg, mert a próbaidőre vagy határozott időre létesített munkaviszonyuk a szülési szabadság alatt, de a szülés napja előtt megszűnt, *megkapják gyermekgondozási segélyüket, ha munkaviszonyuk a szülést megelőzően a szülési szabadság ideje alatt szűnt meg és szülési szabadságuk még nem járt le.*

Azok az anyák, akiket korábban azért utasítottak el, mert a szülés napján már nem álltak munkaviszonyban és a gyermekgondozási segélyre igényt tartanak, *forduljanak volt szolgálati főnökségükhöz,* kérjék visszamenőleg a segélyre való jogosultságuk megállapítását és a segély folyósíttatását.

Dr. Kiss Ferenc

Az Utasellátó törekvése

Kulturáltan kiszolgálni az utazóközönséget



Tóth László, az Utasellátó igazgatója tájékoztatja a sajtó képviselőit.

(Laczkó Ildikó felv.)

Az *Utasellátó Vállalat* a harmadik negyedév végéig *1 milliárd 77 millió forint értékű forgalmat bonyolított le.* Ez 6 százalékkal magasabb a múlt év azonos időszakánál. A vállalat tevékenységének fontos részét jelentő mozgószolgálat, amely teljesen eltér a vendéglátóipar hagyományos működési módszereitől, *99 millió forintot forgalmazott.* A kiskereskedelmi üzletágban 10 millió forinttal nőtt az utazóközönség által vásárolt élelmiszerek, úti- és ajándékcikkek, trafikáruk forgalma. De presszókávéból és saját készítésű cukrászáruból is közel 2 millió forinttal többet vásároltak a fogyasztók, mint tavaly.

Eredményes volt a vállalatnak az a törekvése, mely szerint szolgáltatásaiban növelte a saját készítésű étel forgalmának arányát. A magyar konyha specialitásai mellett bővült a tájjellegű ételek választéka. *Az éttermek, vendéglők mintegy 2,5 millió adag meleg ételt szolgáltattak ki.* A mozgószolgálat 9 hónap alatt csaknem 800 rendezvényt bonyolított le, 45 ezer vendég részére.

Meglepő, de tény: *az üdítő italok forgalma meghaladta a szeszes italok forgalmának emelkedését.* Ebben szerepet játszottak az automaták, amelyek nagy népszerűségnek örvendenek az utazóközönség körében. *A szörpautomaták például 3,5 millió pohár üdítő italt forgalmaztak, 2,5 millióval többet, mint az elmúlt évben.* A vállalat automatahálózatának forgalma — beleértve az ételek, meleg italok, édesség- és trafikáruk forgalmát — csaknem megduplázódott, elérte a 15 millió forintot.

Most, a negyedik negyedévben, arra törekszik a vállalat, hogy továbbra is kielégítse az utazóközönség igényeit.

Az étszolgálat és a vidéki kirendeltségek hamarosan megkezdik a felkészülést *az év végi csúcsforgalom kulturált lebonyolítására.* A hagyományos ételeken kívül megkezdik néhány olcsó meleg étel árusítását, többek között olyan helyeken is, ahol eddig konyha hiányában erre nem volt lehetőség.

Ezeknek az intézkedéseknek nemcsak az utazóközönség, hanem *azok a vasutasok is örülnek, akik otthonuktól távol, vagy a közlekedő vonatokon teljesítenek szolgálatot.* Eddig ugyanis joggal panaszolták, hogy a melegkonyhás üzemeknél a menü kivételével alig lehetett olcsó ételeket kapni.

Mint arról *Tóth László*, a vállalat vezetője a napokban a sajtó képviselőit tájékoztatta, *a negyedik ötéves tervben tovább folytatódik a vendéglátóegységek korszerűsítése.* Többek között tervezés alatt áll a Keleti-pályaudvar utasellátási részlegének teljes rekonstrukciója, melynek során nagy kapacitású gyorskiszolgáló bisztró létesül. Uj gépek beszerzésével a fővárosban és vidéken egyaránt tovább növelik az automatahálózatot.

(vf)

Két állomás egy család

A *Dunai finomító* és *Százhalombatta* állomások vasutasai egy családot alkotnak. Közel egymáshoz az azonos munka is egymásra utalja őket. Szakszervezeti bizottságunk Dunai finomító állomáson székel. *Mocsonoki László* szb-titkárt, aki állandó nappalos, a szerencsésebb ember az állomáson éri. Különben naphosszat lehet utána futni a hatalmas üzem területén. Nekem szerencsém volt.

A választások küszöbén indokolt a kérdés: milyen gondok, problémák foglalkoztatják a szakszervezeti bizottságot.

— *Mi is állandóan járjuk a finomító területét. Amíg az üzem dolgozóinak nagyszerű olajálló bakancsuk van, addig a mienk talpa „lejár".* Sajnos a vasúti ruházati szabályzat nem ír elő jobbat. Amikor ez a szabályzat készült, hol volt az olajfinomító és hol álmodtak olajtelepekről, s azok kiszolgálásáról — jegyezte meg az szb-titkár. — A másik probléma az olajfinomítót kiszolgáló vasutasok világító eszközeinek a minősége. *Az üzem területén csakis tűzmentes lámpával szabad közlekedni.* Ezért az állomás negyedévre 400 darab zseblámpaelemet igényelt. Az igény kielégítéséből sajnos nem lett semmi.

Orvoslásra szorul az a panasz is, mely szerint az olometil tartalmú benzin és benzolmérgezések megelőzésére szolgáló tudnivalókat ismertető kiadványt nem tudják megszerezni. Pedig az esetleges balesetek megelőzése végett nagy szükség lenne rá.

A gondok, nehézségek ellenére a két állomás kollektívája összetart. *A kollektív szellem, az egymás iránti megbecsülés példája az idegenből is elismerést* vált ki. Hogy a felelősségtudat vagy az egymásra utaltság hozza-e magával, nem tudom. De tény, hogy az emberek tisztelettel szólnak egymásról. S a közösen kivívott sikereknek is együtt örülnek. Ilyen volt például az a kommunista vasárnap, amelyen *Ferencvárosban* dolgoztak. A szocialista brigádnaplóba bejegyzett írásos dokumentumok, fényképek is igazolják a szabad órák kellemes emlékeit.

Cs. J.

Ötezer hektoliter olaj gazdát keres

Miért vesztegelnek rakottan az „üres" tartálykocsik?

A vasúti tartálykocsik közül kiürítés után viszonylag elég elég sokat küldenek mosás vagy javítás céljából a járműjavító üzemekbe. Ki gondolná azonban, hogy az ilyen kocsik gyakran nem üresek.

— *Többnyire 20—30, esetleg 50—60 centiméter vastagságú olajat találunk a tartályokban, attól függően, hogy milyen gondosak, illetve gondatlanok voltak a kiürítést végző emberek* — mondják a debreceni járműjavító dolgozói.

— S mi a kocsikban érkező, immár gazdátlan olajnak a sorsa? — kérdezzük.

— Rengeteg bajunk van vele. Az értékes anyagot nem folyathatjuk ki a földre, már csak azért sem, mert tűzveszélyt idéznénk elő üzemünk területén. Ezért átszivattyúzzuk a gyűjtésre kijelölt tartálykocsikba, s abból fedezzük olajtüzelésű kazánjaink szükségletét. *Az olaj azonban olyan nagy mennyiségben érkezik hozzánk az „üres" kocsikban, hogy a kazánok nem győzik fogyasztani. Így tehát már tíz tartálykocsi vesztegel nálunk olajjal töltve, s fogalmunk sincs, hogy mit tegyünk a gazdátlan anyaggal.* Nagyon furcsa különben, hogy ez a mintegy ötezer hektóliternyi ásványolaj — nem számítva, amit a mi kazánjainkban eltüzeltünk — sehol, senkinek, egyetlen vállalatnak sem hiányzik.

Bizony, különös helyzet. *A tíz tartálykocsi között olyanok is vannak, amelyek egy évvel ezelőtt érkeztek a debreceni járműjavítóba.* Számuk egyre nő. hiszen mind több és több olaj gyűlik össze. A vasúti, illetve vállalati ügyvitel nem ad lehetőséget arra, hogy a „talált" anyagot értékesíteni lehessen, sem pedig arra, hogy a MÁV átadja a legközelebbi olajfinomítónak. s esetleg cserébe bizonyos mennyiségű üzemanyagot kapjon, amit azután fel lehetne használni a Diesel-mozdonyok hajtására.

Bizonyos aktatologatásoknál egyébb nem történik az ügyben, pedig sürgős intézkedésre már rég szükség lenne. *Vagy ezeknek a rakott kocsiknak a gyors kiürítésére nem vonatkozik a gazdasági bizottság határozata?*

— ács —



Október utolsó hetében Budapesten tárgyalások folytak a magyar és a szovjet vasutak képviselői között a nemzetközi személy- és áruforgalom költségei el- és leszámolásának jobb lebonyolítása, a baráti együttműködés további elmélyítése érdekében. A képen a BVKH és a szovjet vasutak képviselői láthatók, tárgyalás közben.

(Pálinkás Mihály felv.)

Cikkünk nyomán

„Az új keresését napirenden tartjuk"

Lapunk szeptember 18-án megjelent számában *Jobb anyagellátást* címmel megírtuk, hogy az *Északi járműjavítóban* milyen nehézségeket okoz az alkatrészhiány. Sokszor filléres apróságok miatt állnak a milliós értékű Diesel- és villamosmozdonyok. Cikkünkre a *MÁV Anyaggazdálkodási és Ellátási Igazgatóság* az alábbi választ küldte:

„Az egyes korszerű vontató járműtípusoknál jelentkező alkatrészhiányok miatti türelmetlenséget megértjük, mi magunk is türelmetlenek vagyunk, s azokat a szállítókkal és igénylőkkel való állandó kapcsolattartás útján igyekszünk minimálisra csökkenteni, s a lehetőség keretein belül megszüntetni. *Az alkatrészhiányok jelentősebb része az importszállítások késedelmére, míg a kisebbik része a hazai gyártók monopolhelyzetére, s az azoknál fennálló kapacitáshiányra vezethetők vissza.*

A tárgyalt anyagok és alkatrészek felhasználása az Északi Járműjavító Üzemen kívül a MÁV más üzemeiben és a vontatási szolgálat javító bázisainál is egyaránt jelentkezik, s így azok biztosítása — tapasztalatunk szerint — *a leggazdaságosabban, centrálisan oldható meg,* ahogyan a cikk több helyen ezt helyesen meg is állapítja. Amennyiben az egyes felhasználó szolgálati helyek külön-külön jelentkeznének igényeikkel a gyártó üzemeknél, vagy készletező vállalatoknál, az ebből származó mennyiségi és szállítási határidőviták csakis az egész MÁV anyagbeszerzését érintenék kedvezőtlenül, s emellett ugyanazon adminisztrációs munkafolyamat egyidejűleg több szervünknél jelentkezne.

Az új gazdasági mechanizmus adta lehetőségek keretein belül *állandóan keressük az ellátás gazdaságosabbá, egyszerűbbé és gyorsabbá tételének módját* és olyan anyagok tekintetében, amelyeket csak egy üzemben használnak, a közvetlen beszerzés lehetőségét is biztosítjuk. Igy például az új 4 tengelyes helyközi személykocsik gyártásához a *dunakeszi járműjavító* a csak általa használt anyag- és alkatrészféleségek nagy részét saját hatáskörben eszközli, melynek bonyolításához az üzemnek *ebben az évben 70 millió forint beszerzési keretet biztosítottunk.*

A korszerű vontatójárművek alkatrészei kevés kivétellel speciális rendeltetésűek, azok a kereskedelmi hálózat útján általában nem biztosíthatók. De ha ilyen úton beszerezhető alkatrész, vagy anyag szükséglete merül fel és ezt az igényt szertári készletből biztosítani nem tudjuk, *a fennálló rendeletek módot adnak arra, hogy kézi bevásárlással az üzemzavar elhárítását biztosító mértékben minden kötöttség nélkül beszerezzék.* Korlátlan és tartós ilyen beszerzések fenntartása a kereskedelmi árrések miatt nem gazdaságos.

A cikkben jelzett 100 ezer forint saját hatáskörű beszerzési keret téves információn alapszik. *Az Északinak az 1970 évi anyagtervben eleve közel 6 millió forintos saját hatáskörű beszerzési lehetőséget biztosítottunk,* amit a kötőelem-ellátás nehézségei miatt további 600 ezer forinttal egészítettünk ki. Ezek alapján és a menetközben felmerült további szükségletekre az Északi augusztus végéig kereken 8 millió forint értékű saját hatáskörű beszerzést eszközölt.

Meggyőződésünk, hogy e megállapítások, egyes konkrét esetek előzetes megtárgyalása, a problémák többoldalú megvilágításán keresztül a felvetett kérdések tisztázását segítette volna.

A szóban levő cikkben foglaltakra is figyelemmel, *az új keresését napirenden tartjuk, a a szükséges következtetéseket levonjuk és hasznosítjuk.* Az anyag- és alkatrészellátás megjavítására és gazdaságosabbá tételére irányuló minden konkrét javaslatot jövőben is szívesen fogadunk, ha az egy-egy üzem, vagy szolgálati hely érdeke mellett az egész vasút érdekét szolgálja."

Az első vasúti kisajátítások

Amiről a 125 éves elsárgult papirok mesélnek

1845 szeptember. Szemerkél az őszi eső. Három lovas vágtat a *Városliget* melletti réten... Csak úgy repked utánuk a felázott föld. Útjuk kisebb-nagyobb munkáscsoportok közt vezet. A süvegek mélyre ereszkednek előttük és utánuk. Jobbra-balra tekintgetnek, mintha valakit keresnének. Mozgásuk olyan, mint a hatalmukat fitogtató pandúroké. A jól zabolt paripák nagyokat prüszkölnek, mikor megállnak.

Dolgozzanak tovább

Krisala kapitány, a nemrég megkezdett vasútépítési munkák vezetője fogadja őket. Egyikük, *Staffenberger István* „városi szószóló" megfellebbezhetetlen hangnemben így kezdi a mondókáját:

— A váci vonalág északi oldalán dolgozó munkások a meghatározott 24 öl szélességet ásásaikkal túllépték.

— *Igen, túlléptük* — felel Krisala —, *mert erre a helyre* — és mutatja az irányt — *egy őrházat építünk.* Az elfoglalt területet a Vasúttársaság majd megváltja. De többet már nem is mondhatott, mert mintha a föld hányta volna ki, ott termett jól ismert, tarka lován a porosz származású *Beyse Vilmos Ágoston* hadmérnök, a *Központi Vasútépítő Társaság* újonnan szerződtetett igazgató főmérnöke. Staffenberger most Beyséhez fordult, és még nagyobb hangsúllyal ismételte el az előbbieket. A porosz Beyse fajtájának minden gőgjével, a szó szoros értelmében lóhátról válaszolt:

— *Itt pedig én parancsolok! Nem tartozom senkire sem figyelni!* — Majd Krisalához fordult:

— *Dolgozzanak tovább, ne figyeljenek senkire* — mondta, és úgy, ahogy érkezett, elvágtatott a palotai töltés irányába.

Pest város képviselői — akiket a nem nagyon kívánatos vasúti munkák ellenőrzésére küldtek ki, nagyon meglepődtek a fogadtatáson. A konfliktus ezzel nem ért véget.

Megkezdődött Pest város és az első vasút harca. A megsértett, megbántott városi tanács hosszú felterjesztésben fordult a nádorhoz elégtételért. (Orsz. Levéltár Htt. F. 31. P 45 27582/1845. sz. alatt.)

Göröngyös volt az út

A *Központi Vasút Társaság* vezetői, köztük Beyse építészeti igazgató, jól ismerték a jogokat és kötelességeket tartalmazó *1836. évi XXV. legelső magyar vasúti törvényt, mely az „ország közjavát és a kereskedést gyarapító magánosokról" szól.* Tudták azt is, hogy a magyar vasút építésének gondolatát és megvalósítását *Kossuth, Széchenyi* és *Deák* támogatják. Ezért szálltak szembe bátran a városi tanáccsal is. De a magánvállalkozással járó profitszerzés lehetőségét sem hagyták figyelmen kívül. Göröngyös volt az út, a megfogamzott gondolattól az első kapavágásig. (1844. okt. 5.) *Pest város tanácsházán és a helytartó tanácsban hosszú-hosszú üléseken kellett hadakozni az új nagy gondolat támogatóinak, az uralkodó konzervatív felfogással, a választó polgárság maradiságával és azzal az elvvel, hogy a vasút visszafejleszti, akadályozza a lótenyésztést.*

Később mégis engedni kényszerült a városi tanács, és a hangadó választó polgárság, de különböző feltételeket szabtak. Két külön „állomási udvar" építését kérték.

Homokot, földet a vasúttársaság csak a kijelölt területről termelhetett ki. *Megtiltották a bor, sör, pálinka, élelmiszerek árusítását.* Különösen aggódtak a szarvasmarhák testi épségéért. Követelték az áthajtáshoz szükséges átjárók létesítését.

Beyse V. Ágoston építészeti igazgatót, ezt a mindig haragos, szőke németet nem nagyon szerette a központi igazgatás, de a munkavezetők és a munkások annál inkább. *Beyse szerelmese volt a vasútépítés gondolatának.* Kemény parancsnok volt, aki simogatni is tudott. *Szitányi Ullmann Móric* bécsi bankárnak (a legelső vasútépítés főrészvényese!) és tőkéstársainak sok kellemetlen percet okozott azzal, hogy meglátta a profit utáni hajsza mértéktelen kilengéseit, a munkásokat ért sérelmeket, az embertelen jogtiprást. Szembeszállt a pénz hatalmával, jelentett, panaszolt, amit soksok foszladozó jegyzőkönyv tanúsít.

A város változatlanul árgus szemmel figyelt minden kapavágást. A töltés mellett levő Schwentner-telket is igényelte a vasúttársaság. *(A mai Westend-ház és az Élmunkás-híd közti terület.* A város csakazértis elzárkózott. *A vasútépítők megint a helytartótanácshoz fordultak a kisajátítás ügyében.* Közel kéthónapos harc és iratváltás után a helytartó tanács az épülő vasút javára döntött.

Elásták a harci bárdot

Pest város tanácsa még ezek után is karhatalommal fenyegetőzött, ha a kijelölt területet néhány méterrel túllépték. A telektulajdonosok igyekeztek kihasználni a város és a vasúttársaság rossz viszonyát. Egy *Scheffer János* nevű haszonbérlő, de mások is, az építkezések következtében a legelőkre folyt vizek lecsapolását követelték.

A város végül mégiscsak jobb belátásra tért. Talán rákényszerítették, talán önmagától tette, ezt ma már nehéz lenne megállapítani. Egy azonban biztos, hogy *mindketten, a vasút és a város is, elásták a harci bárdot.* A következő nyugalmas hónapok alatt még tempósabban folyt a munka, és lassan készült a Nyugati pályaudvar elődje, az indóház, hosszú, formátlan épülete. A Vácig kitűzött vonalon az őrházak és állomási épületek úgy nőttek ki a földből, mint a gomba. A palotai, alagi és gödi falusiak babonás félelemmel csodálták a szűz földeket metsző acélsineket.

Gergely József

20 éves a társadalombiztosítás szakszervezeti irányítása

Társadalombiztosítás a Tanácsköztársaság idején

A MAGYAR TANÁCSKÖZTÁRSASÁG vezetői annak ellenére, hogy mindössze 4 hónapig volt lehetőségük gyakorolni a munkáshatalmat, a belső és külső ellenséggel vívott harc mellett *volt erejük megteremteni a munkásbiztosítást is.* Amikor elhatározták a társadalombiztosítás szocialista alapokra helyezését, a biztosítási szolgáltatások kiszélesítését és egyéb szociálpolitikai intézkedések meghozatalát, a lenini gondolatok megvalósítására törekedtek.

Miután a nemzetközi szocialista mozgalom a *II. Internacionálé* idején már foglalkozott a társadalombiztosítás alapvető elveivel, az OSZDMP VI. (prágai) összoroszországi konferenciáján *Lenin* előterjesztette a társadalombiztosítás alapelveit. Ezek szerint: *A munkásbiztosítás legjobb formája az állami biztosítás,* mely a következő elveken épül fel:

a) az állami biztosításnak gondoskodnia kell a munkásokról minden esetben, ha elvesztik munkaképességüket (sérülés, betegség, öregség, rokkantság; a munkásnőknél ezenkívül terhesség és szülés; özvegyek és árvák segélyezése a családfenntartó elhalálozása után); vagy, ha munkanélküliség következtében vesztik el keresetüket;

b) a biztosításnak ki kell terjednie az összes bérmunkásokra és családtagjaikra;

c) minden biztosítottnak meg kell téríteni teljes keresetét, a biztosítással járó összes kiadásokat pedig a vállalkozók és az állam köteles viselni;

d) a biztosítás minden fajtáját területi típus szerint és a biztosítottak teljes önkormányzati elvén alapuló egységes biztosító szervezeteknek kell vezetniök.

A TANÁCSKÖZTÁRSASÁG vezetői az erők koncentrálása érdekében *a bonyolult társadalombiztosítási szervezet egyszerűsítésére törekedtek.* Ezért a társadalombiztosítást a munkaügyi és népjóléti népbiztosság irányítása alá helyezték.

A demokratizmus megteremtése érdekében felszámolták az addigi paritásos alapon történő vezetést és a társadalombiztosítás első fokú szerveiből *kizárták a volt munkáltatókat és a vezetést a munkásönkormányzatokra bízták.* Az önkormányzatokban kizárólag a munkásoké lett a döntő szó. Ugyanakkor rendelkeztek arról is, hogy *a vezetésbe bevonják a nőket* és a biztosításba újonnan bevont dolgozó osztályok képviselőit is.

Feltétlenül érdemes részletesebben ismertetni a szolgáltatások kiterjesztéséről hozott határozatokat, mert ezeket egyrészt még a Tanácsköztársaságot követő ellenforradalmi rendszer sem tudott eltörölni, másrészt a felszabadulást követő társadalombiztosítás demokratizálásának a Tanácsköztársaság rendelkezései szolgáltak mintául.

A forradalmi kormányzótanács első betegségi biztosítással kapcsolatos rendelkezése — annak ellenére, hogy nem foglalkozott új társadalombiztosítási ágak bevezetésével, mert az adott körülmények erre nem adtak lehetőséget — igyekezett megvalósítani a társadalombiztosítás lenini irányelveit. *A rendelet kimondta, hogy a betegségi és a baleseti biztosítás kiterjed minden munkásra, a földmunkásokra is.* A viták elkerülése érdekében meghatározta azt is, hogy munkás mindenki, aki közvagy magánszolgálatban munkabér vagy fizetés fejében dolgozik.

A MA IS ÉRVÉNYBEN LEVŐ legnagyobb vívmány *a segélyezésre jogosultság időtartamának 20 hétről 1 évre történő felemelése volt.* A baleseti sérült ugyanakkor időbeli korlátozás nélkül kaphat táppénzt. Ezt a rendelkezést még az ellenforradalmi rendszer sem tudta eltörölni. Felemelték a táppénz mértékét, rendezték a terhességgel és szüléssel kapcsolatos ápolás idejére járó segély összegét és a járulékfizetés módját. Az állami vagy államosított üzemekben nem volt szabad a járulékot a munkásokra áthárítani.

A forradalmi kormányzótanács másik nagy jelentőségű — az európai társadalombiztosítás szintjéhez viszonyítva is haladó — rendelkezése volt, *hogy biztosítás alá vonta a mezőgazdasági munkásokat és az ezzel kapcsolatos korábbi rendelkezéseket hatályon kívül helyezte.* A mezőgazdasági munkások is beküldték képviselőiket a társadalombiztosítás helyi szerveinek önkormányzatába. Lényegében ekkor valósult meg először az osztályegyenlőség a társadalombiztosításban, mert a földmunkások azonos elbánásban részesültek az ipari munkásokkal. *Ezzel a magyar mezőgazdasági biztosítás az első helyre került egész Európában.*

A Tanácsköztársaság leverése után uralomra jutott *ellenforradalmi kormány legfőbb törekvése az volt, hogy a Tanácsköztársaság minden intézkedését eltörölje.* Ez alól nem volt kivétel a társadalombiztosítás sem. Visszaállította a munkáltatók régi jogait az önkormányzatokban és visszajuttatta a vezetésbe, valamint az apparátusba az ellenforradalmi rendszer legmegbízhatóbb híveit.

A FEHÉRTERRORNAK azonban nem sikerült teljesen eltörölni a Tanácsköztársaság eredményeit. Továbbra is megmaradt a segélyezési időtartam, a terhességi-gyermekágyi segélyezés felemelt összege.

Dr. Kiss Ferenc

Balesetet hárított el



A 2707. számú, *Miskolc* és *Szeged* között közlekedő gyorsvonatot október 8-án *Téglás* állomás bejárati jelzőjénél, forgalmi okokból, megállították. Ugyanebben az időben közlekedett az 1737. számú személyvonat, amely Nyíregyházáról haladt Debrecen felé. A bejárati jelző előtti térközjelző szabad utat engedélyezett a személyvonatnak, s így egy térközbe került a jelzőnél veszteglő gyorsvonattal.

Garbócz Tibor, az 1737. számú személyvonat mozdonyvezetője a sűrű köd miatt éberen figyelte a pályát. Ennek köszönhető, hogy *észrevette az előtte veszteglő vonatot, és gyors intézkedéssel megállította a személyt.* Éber szolgálatával súlyos kimenetelű balesetet hárított el.

Marosán Pál
Debrecen

NYOLCVAN EMBERNEK ADTAK MUNKÁT

A nyugat-dunántúli vasúthálózat korszerűsítése következtében megszűnt a Zala megyei Türje vasútállomás. A volt állomásépületben a községi tanács és a Budapeskiállta a próbát.
ti Fémipari Szövetkezet háztartási cikkeket gyártó üzemet rendezett be, s így nyolcvan embernek adódott munkalehetőség. A következő években az üzem létszámát négyszáz főre kívánják emelni.

Műszaki okok idézték elő a kelenföldi balesetet

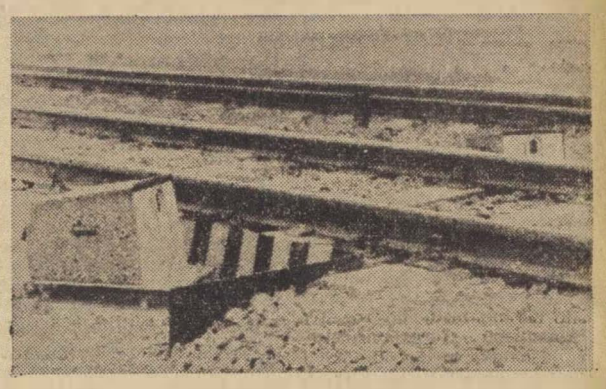
Mint ismeretes, október 22-én 10 óra 56 perckor a 7. sz. váltó „A" végén *kisiklott az 5217. sz. személyvonat mozdonya és két kocsija.* A kocsik közül az első a poggyászszállító volt. A baleset következtében két súlyos és négy könnyebb sérülés történt. A mentők elsősegélynyújtás céljából több személyt kórházba szállítottak, akik azóta elhagyták a kórházat.

A kisiklott mozdony futóművét azóta leszerelték, és vizsgálat céljából műhelybe szállították, *ahol műszaki bizottság foglalkozik a baleset körülményeinek tisztázásával.* Annyi azonban már bizonyosnak látszik, hogy a kisiklás műszaki okokból történt.



Gyors ütemben folyik a megrongált vágányzat helyreállítása

Jól vizsgázott a hőnfutásjelző berendezés



A hőnfutásjelző berendezés
(Trencsénszki Géza felv.)

A miskolci igazgatóság területén, *Szihalom* térségében hathónapos próbaidőre felszerelt francia hőnfutásjelző berendezés — mint arról a szakmai lapok is hírt adtak — kiállta a próbát.

Az eltelt idő alatt több hőnfutott, illetve túlmelegedett kocsit jelzett, melynek eredményeképpen kisebb javítás után ismét üzemképessé váltak. *A csapágyolvadások elhárítása máris jelentős anyagi megtakarítást és kevesebb forgalomból kivont kocsit eredményezett.*

A szoruló féktuskók, valamint a laposkerekes kocsik lemezrugó hőmérsékletének érzékelésénél is kiállta a próbát. Bebizonyosodott, hogy a berendezés üzemeltetése teljes biztonságot jelent a közlekedő vonatok gördülőmozgásban levő alkatrészeinek megfigyelésénél.

(Kaszala)

A kubikos talicskától a nagy gépláncig

20 ÉVES A BUDAPESTI ÉPÍTÉSI FŐNÖKSÉG

A néphatalom létrehozásával egybeesik a Vasútépítő Főnökség, mai nevén a *MÁV Budapesti Építési Főnökség* megalakulása. Büszkék is erre a főnökség dolgozói, vezetői. Két évtizeden át szorgos munkával járultak hozzá a néphatalom sikereihez. A háborús pusztulás nyomainak eltakarítása után az újjáépítés, a vasútkorszerűsítés munkáiban kiváló teljesítményekkel vettek részt. *20 év alatt több mint 400 millió munkaórát dolgoztak,* s a főnökség egy-egy munkása közel 40 ezer órával járult hozzá ezekhez a teljesítményekhez. Ezalatt több mint négy és félmillió használt vágányfolyóméter cseréltek újra, háromnegyed millió vágányfolyóméter új vasúti pályát építettek, közel 12 ezer csoport kitérőt cseréltek. Több mint 18 millió köbméter földet mozgattak meg bevágások, töltések építése során.

A főnökség dolgozói nagy utat tettek meg két évtized alatt. A törzsgárda tagjai még jól emlékeznek arra az időre, amikor a vasútépítés főszerszáma *a kubikos talicska, a kavicshányó villa, s a tömőcsákány volt.* Az anyagok emelése, az ágyazat tömörítés sok verejtéket csalt ki az arcokon. A nehéz fizikai munkát a korszerű technika, kotrógépek, vibrátorok, dózerek, nagyteljesítményű billenős autók, önürítőkocsik, *nagy gépláncos rostáló-, aláverőgépek* váltották fel. Az egykori lapátos, csákányos pályamunkások örömmel, *s jól megtanulták a modern, hézagnélküli pályaépítés minden szakmai fortélyát,* az új eljárású víztelenítést. a talajjavító rétegek beépítését, és a talajstabilizálást. A helyszíni hídgyártástól a kerethídig, a salakperonoktól az emelt, előregyártott aszfalt-beton peronképzésig, az alul- és felüljárók modern térvilágításáig jutottak. Modern bontó és kötőtelepeken a kis gépek tucatjainak segítségével összehasonlíthatatlan könnyebbséggel és gyorsasággal végzik a sínmezők előzetes szerelését. bontását.

Az elmúlt 20 év során nemcsak magát a nehéz építő munkát korszerűsítette, de vele együtt változtatta a munka természetét. s a folyamatban résztvevő dolgozók gondolkozását is. *Változtak, fejlődtek a dolgozók kulturális, szociális igényei.* Lényegesen átalakult, megváltozott ellátottságuk is. A pályaépítő munkások életkörülményeinek javulását, fejlődését, a koszerű munkaeszközök mellett *a 18 millió forint költséggel épült 300 fős modern kelenföldi munkásszállás is példázza.* A szociális létesítmények fejlesztésére szánt összeg évente megközelíti az 1 millió forintot.

Nőtt az általános és műszaki műveltségi színvonal. Lényegesen javult a középiskolai és 8 általános iskolát végzett dolgozók aránya.

A főnökség dolgozói példaadó munkájukkal 20 év alatt tízszer kaptak élüzem, kétszer pedig Minisztertanács és SZOT vándorzászló kitüntetését. Az utóbbi 3 esztendőben a dolgozók 85 százaléka vesz részt a szocialista brigádmozgalomban.

A X. pártkongresszus tiszteletére vállalták, hogy *felemelt éves termelési tervüket 3 millió forinttal teljesítik túl.* Az építésvezetőségek egymásközti versenyében az *angyalföldi* 157, a *ferencvárosi* 146, a *nagykátai* építésvezetőség pedig 119 százalékra teljesítette az év első nyolc hónapjában az egy főre eső termelékenységi tervet. Tetteiket dicséri például, hogy *Rákosrendező* állomáson 25 csoportkitérő cseréjét az augusztus 15-i határidő előtt két hónappal korábban befejezték. Ezzel nagyban könnyítették a csomópont és rendezőpályaudvar forgalmi helyzetét.

Kovács János

Közös összefogással

Az *Aszód—Balassagyarmat* közötti vonalon a hosszú, csapadékos tél egy 4 méter nyílású, 24 méter hosszú téglaboltozatot annyira megrongált, hogy 5 km/óra sebességkorlátozást kellett bevezetni. *Emiatt a műtárgy soronkívüli bélelése vált szükségessé.* A józsefvárosi pályafenntartási főnökség megfogyatkozott hídászlétszáma a nagyvolumenű munka elvégzésére nem volt elegendő, ezért a terézvárosi pályafenntartási főnökséghez fordultak segítségért. *Tóth Károly* brigádvezetővel az élen két ezüstjelvényes szocialista brigád sietett a józsefvárosiak segítségére. Az előkészítést és az anyagellátást a honos hídászok végezték *Kuti Mihály* brigádvezető irányításával.

Az összefogás eredményeként a csaknem fél évig meglevő lassújel, szeptember 29-én, az újjáépített műtárgy forgalombahelyezésével megszűnt. A munka nagyobb részét a terézvárosiak végezték. *Több mint 30 vagon anyagot kézierővel dolgoztak be a műtárgyba.* Az sem szegte kedvüket, hogy a nyári hónapokban gyakori felhőszakadás miatt közel *100 köbméter iszapot* kellett kiemelniük, hogy a munkát folytathassák.

Dr. K. I.

Csökkent a kirakatlan kocsik száma

A *Gazdasági Bizottságnak* a vasúti kocsiforduló meggyorsítása érdekében hozott határozata elérte a célját, mert igazgatóságunk területén megjavult a helyzet.

A bázisidőszakhoz viszonyítva szeptemberben 8 százalékkal kevesebb a késetten kirakott kocsi, tehát lényegesen — majdnem egyharmadára — csökkent a kocsiálláspénzes órák száma. Jelentősen kevesebb az éjféli maradvány. A késett kirakatlan 147, a késve beállított kocsik száma pedig átlagosan 187-tel volt kevesebb. Ezzel szemben *a naponta berakott kocsik száma 162-vel nőtt, az áruszállítási tervet pedig 34000 tonnával túlteljesítették.* Az egy kocsira eső tartózkodási idő 0,91 órával csökkent.

A fuvaroztató vállalatoknál történt üzemlátogatások során itt-ott elhangzott, hogy a vasút is többet tehetne a GB-határozat érdekében. Hivatkoztak a fuvarozási határidők betartására és az értesítések meggyorsítására.

Bakó János
Miskolc

Körültekintő gondossággal

A *zalaegerszegi vontatási főnökséget* nem érte váratlanul az elmúlt napokban kedvezőtlenné vált időjárás. Még szeptemberben hozzáfogtak a téli felkészüléshez. A gőzfűtésnél nélkülözhetetlen tömlőket is időben megjavították. Igy nemcsak a reprezentatív *Göcsej-expressz,* hanem a helyi vonatok szerelvényeiben is kellemes meleg fogadta az utasokat.

TÖLTSÖN EGY HETET EURÓPA FLORIDÁJÁBAN!!

12 napos társasutazás Bulgáriába autóbusszal, Románián keresztül, ebből 7 nap üdülés a tengerparton az Aranyhomok vagy a Napospart üdülőhelyeken.

Részvételi díj: 3270,– Ft + 780,– Ft költőpénz

Indulás: május 31-től vasárnaponként az Engels téri autóbuszpályaudvarról

Visszaérkezés: csütörtöki napon

Jelentkezés és részletes felvilágosítás:

VOLÁN TOURIST

Budapest VI., Lenin krt. 98.
Telefon: 314–902, 329–393

A tudomány szerepe a szovjet vasutak fejlődésében

A. P. Tretyjakov professzor előadása a MÁV Vezérigazgatóságon

A. P. Tretyjakov, a Lenin-renddel és a Munka Vörös Zászló Érdem-renddel kitüntetett moszkvai Közlekedési Műszaki Egyetem rektorhelyettese érdekes előadást tartott a MÁV Vezérigazgatóságán *A tudomány szerepe a Szovjetunió vasúti közlekedésének fejlődésében* címmel. Az előadást *Pödöny Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója vezette be.

A szovjet professzor bevezetőjében kiemelte, hogy a szovjet vasutak áruszállítási teljesítménye ez év végére *eléri a 2,4 trillió tonnakilométert*, ami az 1913-as évi szállítási volumen 37-szerese.

— A vasuti forgalom ilyen hallatlan mértékű emelkedését a vasút egyre növekvő műszaki színvonala, állandó korszerűsítése tette lehetővé — hangsúlyozta a professzor. — *Jelenleg 32 ezer kilométeres vonalhálózaton villamos, 73 ezer kilométeren pedig Diesel-vontatással bonyolítják le a forgalmat.* 1970 végére az áruforgalom 96,7 százalékát korszerű mozdonyokkal továbbítják. A villamosított vonalak hossza 1980-ra másfélszeresére nő, és *rátérünk* a „szupermozdonyok" gyártására, melyek egysége 4—6000 LE teljesítményű lesz. A korszerű vontatási nemek alkalmazása már eddig is 30 százalékkal csökkentette az önköltséget.

A Szovjetunió mostani ötéves tervében *63 ezer új kocsival gyarapodott a kocsipark és 11 ezer kilométer hosszúságban új, nehezebb felépítményre cserélték ki a régit.* A hálózat 4 ezer km-es hosszán fektetnek vasbetonaljakat és 3.6 ezer km hosszú hézagnélküli vonalat építenek.

Az összes kettősvágányú vonalat önműködő térközbiztosító berendezéssel látják el, a legnagyobb forgalomsűrűségű vonalakat pedig önműködő forgalomvezérléssel szerelik fel. Ezek a forgalomvezérlő berendezések lehetővé teszik, hogy egy 250—300 km-es vonalszakasz összes kitérőjét és jelzőjét egyetlen központból kezeljék.

Az egyvágányú vonalszakaszok forgalmát *elektronikus számológéppel vezérelt önműködő menetirányító berendezéssel fogják lebonyolítani.* Ez a berendezés lehetővé teszi, hogy akár 500. vagy ennél hosszabb kilométer-távolságú vonal forgalmát szabályozza.

Az elektronikus számítástechnika egyébként a vasutak operatív munkája és tervezése alapjaként is tekinthető. Minden vasútigazgatóságon létesítenek ezért egy számítóközpontot, amely kapcsolatban lesz a Vasútügyi Minisztérium központi számító hivatalával.

A vasúti közlekedés fejlesztése, korszerűsítése szempontjából nem kis munkát vállalt magára a moszkvai Vasútmérnöki Egyetem. Az egyetem munkatársai *csak az elmúlt évben 106 szabadalmi igényt jelentettek be.* Az egyetem szerződéses alapon is vállal tudományos kutatást. Az elmúlt két évben 3 millió rubel értékű kutatást végeztek az egyetem munkatársai. *Az egyetemen egyébként egy jelentős teljesítményű számítóközpont is működik 10 elektronikus számító és 20 analóg géppel.* Ezt a számítóközpontot 24 tanszék a múlt évben több, mint 120 tudományos téma kidolgozásához vette igénybe. Érdekes eredményeink születtek a menetrendek optimalizálása terén. Egy vonalszakaszra kísérletképpen dolgoztak ki menetrendet, melyet május 31-től be is vezettek. Ennek tapasztalatai alapján a *Gorkij-i* vasútigazgatóság *kirovi* aligazgatóságának menetrendjét is kidolgozták, amely lehetővé tette a vonatok utazási sebességének 0.3 km/órás emelését, az állomási tartózkodási idők csökkentését. *A vonalon így elért megtakarítás — egy menetrendi időszakban — pénzben kifejezve 50 ezer rubel volt.*

Egy másik érdekes téma a tehervonati termelési normák elektronikus számológéppel történő komplex meghatározása.

— Kidolgozták egyetemünk munkatársai a kazahsztáni vasútigazgatóság több vonalára a vonatterhelési normaváltozatokat — mondotta. — Ebben az évben vezették be ezeket és máris 6 millió rubeles megtakarítást sikerült elérni. További *nagy jelentőségű kutatások folynak a személyforgalom szállítási folyamatának korszerűsítésére*, különböző viszonylatok kocsiáramlatainak tudományos elemzése, az iparvágányok rakodási kapacitásának meghatározása érdekében.

B. I.



A. P. Tretyjakov professzor előadását tartja.
(Laczkó Ildikó felv.)

A szovjet űrkutatás fejlődése

Kiállítás a Közlekedési Múzeumban

A moszkvai *Politechnikai Múzeum* Bukarest és Drezda után Budapesten is bemutatja azt a reprezentatív kiállítási anyagot, amely tablók és makettek segítségével szemlélteti a szovjet űrkutatás fejlődését a kezdeti időktől napjainkig.

1957. november 4-től kezdve szinte egymást követték az egyre bonyolultabb feladatokat megoldó mesterséges holdak. Számos műholdrendszer jött létre, mint a *Kozmosz*, az *Elektron*, a *Proton*, a *Molnyija*. Különös figyelmet érdemelnek az Interkozmosz sorozathoz tartozó holdak, ugyanis ezeknek készítésében, felbocsátásában több szocialista ország tudósai, köztük magyar tudósok is részt vettek.

„A kozmikus térség békés célokat szolgáló kutatása és felhasználása során megnyilvánuló nemzetközi együttműködés hozzájárul az országok és népek közötti baráti kapcsolatok erősödéséhez" — szögezi le az országoknak a kozmikus térség kutatása és felhasználása terén végzett tevékenységét meghatározó elveket magában foglaló szerződés.

A kiállítás bemutatja, hogy a kozmosz automatái hogyan váltak egyre tökéletesebbé és bonyolultabbá. A Holdra 1959. szeptemberében történt az első becsapódás. Ugyanannak az évnek októberében a *Luna 3* továbbította a Földre a Hold túlsó oldaláról készített első fényképeit. 1966 februárjában simán leszállt a Holdra a Luna 9 automatikus űrállomás. A következő szakaszt a mesterséges holdak létrehozása jelenti, majd a „Szonda" típusú berendezés körülrepüli a Holdat és visszatér a Földre. Ezzel párhuzamosan haladnak az első repülések a bolygók irányába. Azok után a mérések után, amelyeket *a Vénusz 4, 5 és 6 végzett a Vénusz légkörének forró és sűrű óceánjában, ez év szeptemberében indult útjára a Vénusz 7. állomás, amely decemberben éri el célját.*

A kiállítás egyedülálló gyűjteményt mutat be azoknak a szovjet kozmikus berendezéseknek 1:10 méretarányú modelljeiből, amelyeket a moszkvai Politechnikai Múzeum űrhajózási osztálya őriz és gyarapít. A kozmikus berendezések modelljei is ugyanott készülnek. Talán ez a legcélszerűbb módja annak, hogyan ismertessük meg a nagyközönséggel az emberi észnek ezen egyedülálló alkotásait. Az eredetiek ugyanis valahol a világűrben tőlünk több százmillió kilométernyire róják pályájukat, vagy a Hold és a Vénusz köves pusztaságain hevernek.

A miniatűr modelleken kívül a kiállítás bemutatja *a Luna 9. automatikus űrállomás természetes nagyságú makettjét, egy űrhajóssisakot, és valódi üreledelt is.*

A kiállítást október 17-én *Sz. V. Tyitov*, a Szovjetunió magyarországi nagykövete jelenlétében *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter nyitotta meg. A kiállítás előreláthatólag egy hónapig tekinthető meg.

Sz. J.

Találkozások

(Részlet)

Ezer szemmel látom a falum,
ha elébe toppanok.
Messziről: füstölgő ház-halom;
néhány pléhtető ragyog.
Történelméből úgy szakadtam,
mint kenyérből a karéj,
amit kimetsz a kés, de tartja
makacs sarkával a héj.

Eles kés volt a kor, mely szelte
a szikkadt ezredévet.
A tájat elhagyták fiai,
s kik vissza-, hazatérnek,
itthon már hajlott apáikkal
megidézik a mesék
hanyatló csillagát, miközben
folyik a komoly beszéd. — —

Ezer szemmel látom a falum.
Múltja enyém is. Enyém.
Állok a régi háznál, esik
rám — mint gyümölcsre — a fény.
Találkozások kötik szívem,
szavam otthonos, repül
a perc, a nap; s úgy tűnik: jövőm
itt lüktet — időtlenül.

FAZEKAS LAJOS

Fiatalok mestermunkái

A Munkaügyi Minisztérium szakoktatási főosztálya egy színvonalas, kitűnően elrendezett kiállításon mutatta be a szakmunkásképzés elmúlt években elért fejlődését. Amint azt *Pápai Bélától*, a Munkaügyi Minisztérium szakoktatási főosztályának vezetőjétől megtudtuk, ezen *a kiállításon 170 szakma 55 600 kiállított tárggyal képviseltette magát.* A megrendezésben közreműködött 500 állami vállalat, 200 ktsz, 100 termelőszövetkezet és 500 kisiparos. Ez a kiállítás 1954 óta sorrendben a 12., ahol a szakma ifjú tanulói, ifjú mesterei számot adtak az iskolában tanultakról, szakmai tudásukról.

Az október 20. és november 1. között nyitva tartott kiállításon naponta szakmai filmvetítések, pályaválasztási tanácsadások és pályaalkalmassági vizsgálatok is történtek. Ezenkívül nemcsak kiállított tárgyakat lehetett látni, hanem több szakmában a fiatalok a helyszínen mutatták be tudásukat, rátermettségüket.

Vasutas önkéntes rendőrök

A Heves és Nógrád megye területén lévő vasúti rendőrsök parancsnoksága *Hatvan-állomáson* található. Október 18-án az állomás oktatótermében tanácskozáson vettek részt a két megye legjobb vasutas önkéntes rendőrei. A tanácskozáson képviseltette magát a budapesti és miskolci vasútigazgatóság, a balassagyarmati határőrség, valamint a BM Heves megyei Rendőrfőkapitánysága.

Nánai József r. hadnagy, rendőrőrsparancsnok értékelte a vasutas önkéntes rendőrök munkáját. Megállapította, hogy ez évben is eredményes munkát végeztek. Önkéntes rendőreink a vasútőrökkel és a határőrökkel együttműködve nélkülözhetetlen segítséget nyújtanak a vasúti rendőrségnek. *A szolgálatnak 15 éves múltja van.*

A felettes szervek elismerik és igen nagyra értékelik a vasutas önkéntes rendőrök munkáját. A jó szolgálat elismeréséről nem is feledkeztek meg. A hatvani tanácskozáson 35 önkéntes rendőrt pénzjutalomban, hármat pedig megyei rendőrfőkapitányság dicséretben részesítettek.

Szigetváry József

Egy hét Marokkóban

A *Marokkói Vasutas Szakszervezet* küldöttségének tavalyi látogatását viszonozva, szakszervezetünk képviseletében egy hetet töltöttünk *Marokkóban.*

Látogatást tettünk *Casablancában, Marrakechben, Rabatban* és *Mohameddiában.* Jártunk egy villamosmozdony javítóműhelyben, egy teherpályaudvaron, egy személykocsitároló és javító telepen, valamint két vasútállomáson. Ezenkívül a fenti városok nevezetességeit tekintettük meg.

Alkalmunk volt találkozni szakszervezeti vezetőkkel, vasutas dolgozókkal. Lehetőségünk nyílt eszmecserét folytatni a marokkói nép életkörülményeiről, a szakszervezetek helyzetéről, harcáról.

A legharcosabb szakszervezet

Mint ismeretes, Marokkó 1956-ban nyerte el függetlenségét, amikor megszűnt a francia protektorátus. Az évszázados francia és spanyol uralom után felszabadult népben ma is él az imperialista hatalmaktól való idegenkedés. *Nagy rokonszenvet táplálnak viszont a szocialista országok iránt*, akiket az arab népek egyértelmű barátjának tartanak. Éppen ezért igyekeznek ezekkel az országokkal minél gyümölcsözőbb kapcsolatot kiépíteni mind gazdasági, mind politikai vonatkozásban. Fenntartással ugyan, de nagyra értékelik azt a segítséget, amelyet a francia CGT-től kaptak és kapnak.

A *Marokkói Munka Szövetsége* (UMT) — a SZOT-nak megfelelő szerv — országos szinten összefogja a 22 szakmai szakszervezet mintegy 700 000 tagját. Főtitkára *Mahjoub Ben Seddik*, egyben a vasutasszakszervezet főtitkára is. Az UMT a *Népi Erők Nemzeti Szövetsége* vezetése alatt áll. A szövetség 1959-ben vált ki az Isztiklál (Függetlenségi) Pártból. Annak ellenére, hogy tagja a Szabad Szakszervezetek Nemzetközi Szövetségének, baloldali irányzatot képvisel és szemben áll az egyre reakciósabb irányvonalat követő, a külföldi tőkével mindinkább összefonódó nemzeti burzsoáziával.

Az UMT-nek tagja *a kb. 8000 főt számláló vasutasszakszervezet is*, amely taglétszámát meghaladó befolyással bír, a legharcosabb szakszervezetként emlegetik. A vasutasoknak mintegy 8 százaléka tartozik a kormány politikáját támogató. Isztiklal-vezetéssel 1960 márciusában a Marokkói Munkás Szövetségből kivált Marokkói Általános Munkás Szövetséghez.

A szakszervezetek az utóbbi években megkezdték építeni nemzetközi kapcsolataikat. Az országos központokkal tartott kapcsolaton túl irányt vettek a szakmai szakszervezetek közötti kapcsolatok megteremtésére. Ez néhány nyugati és arab szakszervezeten túl egyre inkább a szocialista országok irányában fejlődik.

Modern vasút

Az országnak 2000 km vasútvonala van. A forgalmuk csekély, a vasút viszont modernül felszerelt. 900 km villamosított vonaluk van, gőzmozdonyuk nincs. A vasút üzemvitelére és felszereltségére rányomta bélyegét a francia gyarmatosítás.

A vasutat 1963-ban államosították. Korábban egy francia bankérdekeltség tulajdonában volt. A felszabadulás óta sikerült elérniük, hogy *minden műszaki és gazdasági vezető pozícióban a franciákat marokkóiak váltották fel.* A szakszervezet sokat harcol, mert a marokkóiak fizetése meg sem közelíti a korábbi francia alkalmazottak fizetését. 1970 júliusában 5 napos általános sztrájkkal adtak nyomatékot követeléseiknek, amelyek az alábbiakban foglalhatók össze:

— munkafeltételek javítása,
— forgalom növelése, nyugdíjak emelése,
— lakások építése,
— bérek emelése.

A szakszervezet erejét az is bizonyítja, hogy *minden szolgálati helyen és vezető szerv mellett van egy szakszervezeti megbízott*, aki kéthavonként megbeszélést tart a gazdasági vezetővel a sajátos és az általános teendőkről. Szóba kerül itt a dolgozók követelésén és munkaviszonyán túl a szállítással kapcsolatos probléma is.

Kétévenként választások

Hathavonként a vasút legfelsőbb vezetői és a szakszervezet képviselői áttekintik a vasút és a vasutasok helyzetét. *Különösen nagy szerepe van a szakszervezetnek az előléptetéseknél és a fegyelmi határozatok meghozatalánál.*

A választásokat 2 évenként tartják. A munkahelyen választott képviselők részt vesznek a kongresszuson. Minden 50 főt egy küldött képvisel. A kongresszus általános irányvonalat szab, s megválasztja a 7—9 tagú adminisztratív bizottságot, amely háromhavonként ül össze.

Esetenként országos tanácskozást hívnak össze, amelyen az adminisztratív bizottságon túl minden munkahely egy képviselője is részt vesz. *Az operatív munkát 7—9 tagú szövetségi iroda látja el*, amely a közvetlen irányítást az UMT-től kapja.

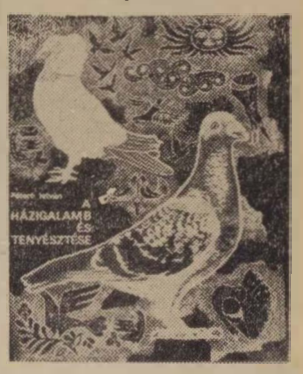
Alkalmunk nyílt sok olyan dolgozóval találkozni, akik jártak szocialista országokban — közöttük Magyarországon. Különösen ezek, de általában nagy rokonszenvvel viseltetnek a népi demokráciák iránt. *Fő törekvésük a minél jobb kapcsolat kiépítése.* Kilépni az elszigeteltségből, s az egész világgal Afrikát a maga valóságában megismertetni.

G. J.

Könyvismertetés

PÉTERFI ISTVÁN:

A házigalamb és tenyésztése



A magyar—román könyvkiadási megállapodás keretében a közelmúltban látott napvilágot dr. Péterfi István: *A házigalamb és tenyésztése* című munkája. A külső megjelenési formájában is mutatós, számos fekete-fehér és színes képekkel illusztrált 250 oldalas könyv hasznos segítséget nyújt a galambtenyésztőknek. Az adatok és a szemléltető anyag összegyűjtésében értékes segítséget nyújtottak a szerzőnek Európa és az USA szakírói mellett olyan elismert szakemberek is, mint *Szikora András*, a Baromfiipar című lap főszerkesztője, vagy *dr. Teremi Gábor*, A galamb című könyv írója.

Öregek napja

Debrecen állomás szakszervezeti bizottsága és gazdasági vezetői a közelmúltban megrendezték az öregek napját. A találkozón 30 nyugdíjas, volt állomási dolgozó jelent meg.

Fekete Sándor állomásfőnök közvetlen és meleg szavakkal üdvözölte volt beosztottjait és örömét fejezte ki, hogy valahányan jó egészségben érkeztek a találkozóra. Ezután *Kiss János*, az állomás megbízott szb-titkára beszélt azokról a nehéz napokról, melyeket mint aktív vasutasok töltöttek el. Külön megköszönte azt a segítséget, melyet a felszabadulás évétől kezdve nyújtottak a mozgalomnak. Kiemelte *Simon Gyula, T. Nagy Sándor, Szilágyi Mihály, Kondorosi Imre* és *Kenyhec Péter* nyugdíjasok munkásságát. A párt, a szakszervezet és az állomásvezetés nevében kérte további segítségüket. Ezután egy-egy vásárlási utalványt adott át a kedves vendégeknek.

Megkoronázta négy évtizedes munkáját

Pintér István vezető edző bemutatja a BVSC kötöttfogású bajnok csapatát



A BVSC bajnokcsapata, első sor balról jobbra: Fuferenda, Laták, Vas, Pintér István főedző, Tarr Gyula edző, Turba, Hornyák, Steer. Második sor balról jobbra: Stégel, Csábi, dr. Mench, Ivanics, Zrák, Varga, ifj. Pintér. (Csapó, Agonács és dr. Darabánt hiányzik a képről.)

(Balogh Erzsébet felv.)

Tizennégy éven át aktív versenyző volt, majd 1947 óta a BVSC birkozó szakosztályának vezető edzője az 57 esztendős *Pintér István* MÁV felügyelő, a sportág szerelmese. Negyven esztendős birkózó múltat idén nagyszerű eredménnyel koronázhatott: *a budapesti vasutasok kötöttfogású birkózó együttese az NB I-ben veretlenül szerezte meg a csapatbajnoki címet!*

— Nem volt könnyű a sorok rendezése azután, hogy világhírű vasutas-versenyzők mondtak búcsút az aktív sportolásnak és a klubnak — emlékszik vissza a megtett útra. — Nem sokkal ezután újabb vérveszteség érte a BVSC-t. 1963-ban *Székely Pál* a Vasasba, két évvel később *Alker és Kátai* az FTC-be, majd *Bordás és Major* a Bp. Spartacusba igazolt át. *Ekkor került előtérbe a fiatalok következetes nevelése.* Ez a gárda — az ifjúsági bajnokságban — négy ízben lett országos bajnok, s megalapozta a jövő sikeres felnőtt csapatának bajnokságát.

Pintér István, edzőtársával együtt sokat tett azért, hogy biztosítsa a tehetséges birkózók gondtalan sportolását. S mert kitűnően adta át évről-évre gazdag tapasztalatait, eljött az idő, hogy néhány jellemző adattal bemutathatja az 1970. évi bajnokságot nyert BVSC együttesének aranyérmes tagjait:

Laták Attila, 25 éves, EB-bronzérmes, a szabadfogás 48 kg-os kategóriájában. Nagyon szorgalmas versenyző, aki munkahelyén, a *Hámán Kató* motorszínben is becsületesen végzi esztergályos-munkáját.

Turba László, 23 éves, az 57 kg-os súlycsoportban versenyez, televízió műszerész. Miként Laták is, saját nevelésű versenyző, aki nagyon szorgalmas és nagyon tehetséges. *„Mindent tud, amit egy birkózónak tudnia kell"* — toldja meg róla a véleményt a főedző. De ennél többet mond az a két bravúrja, hogy 1967-ben a *Budapest-bajnokságon*, s most a legutóbbi csapatbajnokságon — ugyancsak 5:2-es pontaránnyal — győzte le az olimpiai, kétszeres Európa-, illetve világbajnok *Varga Jánost*.

Vas Sándor, 25 éves, 62 kg, szintén saját nevelésű versenyző, aki a *Házkezelési Főnökségen* dolgozik. Nagyon szívós és technikás birkózó. *Akkor küzd a legnagyobb erőbedobással, ha hátrányos helyzetből fél perc alatt kell megszereznie a győzelmet. Ez történt* a felszabadulási emlékversenyen, ahol egy ponttal vezető csehszlovák ellenfelét győzte le fél perc alatt, s ennyi idő kellett neki Szegeden is ahhoz, hogy csípődobással megfordítsa az eredményt a válogatott Szabó ellen.

Steer Antal, 27 esztendős, 68 kg súlyú és szintén a *Szőnyi úton* kezdte el sportolói pályafutását. Európa-bajnokságon egyszer második és egyszer harmadik helyet szerzett, a *világbajnokságon volt már ezüstérmes*, négyszeres magyar bajnok. Energikus, képzett birkózó, az *Utasellátó Vállalat* egyik üzemének üzletvezető-helyettese.

Hornyák József 25 esztendős, 74 kg. súlyú, saját nevelésű versenyző, a *MÁV Anyagvizsgáló Főnökség* dolgozója. Többszörös válogatott, aki nemzetközi versenyeken szép sikereket ért el. A szakosztály egyik legszorgalmasabb versenyzője.

Varga István, 27 éves, szintén saját nevelés, 82 kg súlyú, a *Házkezelési Főnökség* lakatosa. Inkább a szabadfogásban van „otthon", de a kötöttfogásban is egyik erőssége az együttesnek.

Csábi Árpád, 25 éves, 90 kg súlyú, a *MÁV Gépjavító* esztergályosa, szintén serdülő kora óta vasutas-birkózó. Az idei magyar bajnokságban a második helyen végzett.

Pintér István, a vezető edző fia 29 éves, 90 kg súlyú. *„Minden vonatkozásban saját nevelés"*, MÁV intéző a TBKF-nél. „Remélem, hogy olyan erőssége lesz a jövőben is a csapatnak, mint eddig volt" — jegyezte meg róla edzője és édesapja.

„Dr. Mench Henrik az első a sorban, aki nem a BVSC-ben, hanem a *Testvériségnél* nevelődött és az *Újpesti Dózsától* került át. 90 kg súlyú, a váci városi kórház orvosa, 28 éves, igazi szív-ember, aki nagyon szereti a vasutas kollektívát.

Dr. Darabánt Iván a 100 kg-os kategória versenyzője, fogorvos a *Hámán Kató Vontatási Főnökségen*. Nagyon szorgalmas versenyző. Négy éve jött az Újpesti Dózsából, de az ifi-keretnél Pintér István öt éven át volt az edzője.

„A vezető edző sorolja még a kitűnő tartalékokat, a CSB-győzelem részeseit: a 24 éves *Fuferenda Jánost*, a dunakeszi járműjavító lakatosát, a 25 éves *Ivanics Józsefet*, a Keleti pályaudvar villanyszerelőjét, Zrákot, Csapót, Agonácsot, s végül de nem utolsó sorban segédedzőjét, a sokszoros válogatott *Tarr Gyulát*, akinek nagy része van abban, hogy a BVSC birkózó sportja több éven át tartó hullámvölgy — NB II-es szereplések — után ismét elérkezett a csúcsra.

Maros László

Kár volt...

A *Szakszervezetek Budapesti Tanácsa* első alkalommal írta ki a szakmák alapfokú bajnokcsapatai számára három sportágban — kispályás labdarúgás, férfi- és női kézilabda, valamint férfi és női röplabda — a *Felszabadulási Kupát*. A versenyekbe az egyes szakmák által szervezett alapfokú bajnokságokon győztes, vagy helyezést elért üzemi csapatok vehettek részt.

A budapesti nagyüzemekben érthető megértéssel, lelkesedéssel találkozott az SZBT tömegsportot felkaroló lépése. Minden versenyág tornájára sok csapat jelentkezett, és az elmúlt hónapok folyamán valóban érdekes, szép küzdelmeknek lehettünk részesei. Labdarúgásban a vasutas sportot az *Északi Járműjavító* csapata képviselte, a férfi röplabda bajnokságban a *MÁV Gépjavító Üzem* indult. És mindkét vasutas-csapat jól helytállt. A férfi röplabdatornán például a gépjavítók tekintélyes mezőnyben szerezték meg a III. helyezést jelentő bronzérmet.

Még jobban helytállt az Északi Járműjavító labdarúgócsapata. A kispályás labdarúgásban 14 szakma csapata három csoportban játszotta a selejtező mérkőzéseket, végül a Postás SE sporttelepén a három csoport győztese körmérkőzéssel döntötte el a végső sorrendet. *Közöttük volt — mint az egyik csoport győztese az Északi Járműjavító csapata is.* A csoportgyőztesek körmérkőzéses döntője — amint az előrelátható is volt — nemcsak színvonalas, de izgalmakban sem szegény találkozókat hozott. Döntő jelentőségűnek bizonyult az Északi Járműjavító és a Bőripari Vállalat mérkőzése, amely nagyon szépen indult *és súlyos sportszerűtlenséggel — a játékvezető inzultálásával — végződött.*

Sajnos, a tettlegességet 0:0 állásnál, a II. félidő 5. percében, *vasutas sportoló követte el.* A játékvezető természetesen nyomban véget vetett a találkozónak és így a szépen indult, jó szándékkal szervezett, a tömegsportot hasznosan szolgáló versenysorozat keserű szájízzel végződött.

A rendező SZBT nem ítélte el, egy magáról megfeledkezett játékos miatt, az Északi Járműjavító egész csapatát. A végső sorrendben meghagyta a labdarúgótorna második helyezését a csapat számára. Ez szép megnyilvánulás volt, de mi mégis *Boér Béla*, a Törekvés elnökének a díjkiosztó ünnepségen elhangzott néhány mondatát ragadjuk ki befejezésként: *„Elnézést kérünk a torna szervezőitől és részvevőitől az incidensért, amelyet egy magáról megfeledkezett játékos okozott, igérjük, hogy jövőre fegyelmezettebben veszünk részt a főváros nagyüzemeinek ezen a nagy tömegsport-seregszemléjén."*

(v. j.)

Helsinki 1952

A vasutassport negyedszázada az olimpiák tükrében

Csodálatos Helsinki! Ezzel fejeztük be olimpiai sorozatunk első részét. A feledékenyebbek előtt talán furcsának tűnik ez a hangzatos jelző, de nem mi, nem a magyar sportújságírók használtuk elsősorban. Az egész sportvilág szinte megkövülten — és mégis elismeréssel — figyelte a *Magyar Népköztársaság* sportolóinak káprázatos eredménysorozatát. A tízmilliós magyar nép békés követei — olimpiai sportolói — 16 egyéni és csapatgyőzelemmel, 10 második, 16 harmadik, 6 negyedik, 9 ötödik és 8 hatodik helyezésükkel *a nemzetek rangsorában a világ két szuperhatalma, az Egyesült Államok és a Szovjetunió mögött a harmadik helyet harcolta ki.*

A béke olimpiája

Sokféle jelzővel illették a földkerekség sajtótudósítói a finn fővárosban lebonyolításra került olimpiát. A legtalálóbb talán az, *hogy az igazi béke olimpiája volt.* Mindenekelőtt azért, mert a legjobbak nagyszerű mezőnye kiegészült a hatalmas sporterőt is képviselő Szovjetunióval. Abban a történelmi időpontban zajlott le, amikor minden becsületes ember legfőbb erőfeszítése a veszélyeztetett világbéke megőrzésére irányult. A Szovjetunió részvétele már önmagában is a béke gondolatával kapcsolta össze a helsinki nagy tornát. A szovjet, a magyar, a csehszlovák és a többi szocialista ország versenyzőinek sportszerű magatartása és eredményessége a versenypályákon felmérhetetlen hatással voltak azokra is, akik sokáig a „vasfüggöny" mögötti állapotokról írtak, beszéltek.

Hatvankilenc ország küldte el legjobbjait Helsinkibe, ahol a megnyitón a múlt évtizedek legendás finn versenyzője, *Paavo Nurmi* futott be az olimpiai lánggal a stadionba. A magyar sport akkoriban keresett — a londoni sikerek után is — új utakat. Helyesen tették, hiszen a szakvezetők tudták, hogy a várható nagy versengésben nehéz lesz megismételni a londoni sikert.

A küzdelmek hatodik napján robbant az első magyar petárda. A kalapácsvetés döntőjében egy 20 esztendős tapolcai vasutasfiú, *Csermák József*, az első dobástól kezdve megszerezte a vezetést és harmadik kísérletével egy atlétikai „bűvös határt" szárnyalt túl. Hetvenezer néző volt tanúja Csermák József, a Tapolcai Lokomotív SE versenyzője káprázatos harmadik dobásának. *A kalapács 60,34 méterre szállt. Ő volt az első, aki ebben a nehéz sportágban túljutott a 60 méteres határon.*

Két aranyérem birkózásban

A magyar sportolók helsinki ragyogó szerepléséhez a vasutas birkózók, úszók és vívók is sok értékes ponttal járultak hozzá. Nem egyesületi, nem szakmai sovinizmus, de a vasutasok egy kicsit magukénak érezték a már *Bástya* színekben versenyző *Papp László* második olimpiai aranyérmét is, amelyet a nagyváltósúlyban harcolt ki a vasutas sport neveltje, a kemény öklű angyalföldi fiú.

A klasszikus birkózásban — időszámításunk előtt 708-ban, a 18. ókori olimpián először rendezett sportágban — két vasutas versenyző aranyérme csillogott fényesen és három helyezés is hozzájárult a pontok gyűjtéséhez. A görög—római (kötöttfogású) birkózásban légsúlyban *Hódos Imre*, a debreceni vasutasok szemefénye *veretlenül jutott el a döntőig.* Olyan nagy volt a fölénye, hogy az utolsó mérkőzésen már pontozásos vereség esetén is biztos volt az első helyezése. A szovjet *Terjan* ellen tehát csak arra vigyázott, hogy semmit ne kockáztasson és ez sikerült is. A váltósúlyú *Szilvási Miklós* londoni legyőzőjét, a svéd *Anderssont* kapta ellenfélként a finálában. A budapesti vasutas fiúnak azonban most már rutinja is volt, ami Londonban még hiányzott. Végigtámadva, biztos pontfölénnyel szerezte meg a döntőben az aranyérmet. Az ugyancsak budapesti vasutas *Tarr Gyula* a könnyűsúlyban, *Kovács Gyula* a félnehézsúlyban, a debreceni *Németh Gyula* a középsúlyban, szerzett IV. helyezésekkel növelte az értékes pontok számát.

Remekeltek az úszók

Olyan „betörésre", amilyent a magyar úszónők véghezvittek Helsinkiben, a világ úszósportjának legkiválóbb szakemberei sem számítottak. És ebből a fényes sikersorozatból is alapos részt vállaltak a vasutas női versenyzők. *Gyenge Valéria* a 400 méteres gyorsúszásban, *Székely Éva* a 200 méteres mellúszásban került az ötkarikás dobogó legmagasabb fokára, de a pontversenyben jól jött Székely Éva VI. helyezése is a 400 méteres gyorsúszásban.

Elek Ilonát is — a női törvívásban — csak a balszerencse ütötte el attól, hogy olyan bravúrt vigyen végbe az újkori olimpiák történetében, amilyenre eddig csak Papp László volt képes. Az a bizonyos „hajszál" választotta el a vasutas vívónőt attól, hogy sorrendben harmadik aranyérmét megszerezze. A női törvívás döntőjében az olasz *Camberrel* holtversenyben végzett az első helyen. *Az újratvívásokor egy erősen vitatható találat ütötte el Elek Ilonát az aranyéremtől*, amelyből így ezüstérem lett. Ugyancsak a páston szerzett értékes pontot a vasutas versenyzők közül *dr. Sákovits József*, a párbajtőr egyéniben kiharcolt V. helyezésével, valamint *dr. Rerrich Béla* és *dr. Sákovits József* a párbajtőr csapat helyezésével.

Vízilabdacsapatunk Helsinkiben visszaszerezte olimpiai elsőségét. A csapatban helyet kapott egy vasutas vízilabdázó, *Bolváry Antal* is, aki az aranyérmes együttes egyik erőssége volt.

Következik: *Melbourne...*

Vedres József

HÍREK

— **MÁV-Volán komplex brigádok értekezlete.** A Volán Tröszt szervezésében MÁV-Volán komplex brigádok tanácskoztak október 21-én Nyíregyházán a sóstói Volán üdülőben. Az 1 napos értekezleten az őszi forgalmi munka feladatait, illetve a jobb együttműködés lehetőségeit vitatták meg.

— **A hatvani MÁV művelődési ház** kulturális munkáját tárgyalta nemrég a hatvani csomópont pártbizottsága, amely eredményesnek minősítette a szimfónikus zenekar ez évi munkáját. A pártbizottság végül határozatot hozott a kulturális munka továbbfejlesztésére.

— **Munkaerő-gazdálkodási Iroda nyílt** a budapesti vasútigazgatóság több nagyobb vidéki csomópontján és a Budapest-Keleti pályaudvaron. Az irodáknak az a feladata, hogy biztosítsák a vasút számára az utánpótlást.

— **Korszerű világítás.** A tapolcai vontatási főnökség mozdonyszínében, valamint Diesel- és motorszínében fénycső- és higanygőz lámpatesteket szereltek fel. Az új világítótestek nappali fényt árasztanak, s a korábbinál lényegesen biztonságosabbá teszi az éjszakai javítások elvégzését.

— **Új vasúti személykocsik készülnek** a transzeurópai expresszekhez a turini Fiat gyárban. A kocsikat automatikusan záró ajtószerkezettel, légkondicionáló berendezéssel és rádiótelefonnal látják el. Minden szerelvényhez készül egy kombinát, étkezőkocsi, harminc étkezési hellyel. Az első ilyen szerelvényt 1971-ben állítják forgalomba Milánó és Génua között.

Műsorváltozás

A *szovjet kulturális napok* programja miatt a József Attila Színházban műsorváltozás történt. A november 1-i második vasutasbérleti előadás elmarad, helyette *1970. december 6-án*, vasárnap délután fél 3 órakor mutatják be Satrov *Merénylet* című drámáját.

A „V"-bérlet második előadására *november 15-én, vasárnap délután* fél 3 órakor kerül sor, a József Attila Színházban. A bérlettulajdonosok szintén Satrov *Merénylet* című drámáját láthatják.

A HIVATALOS LAPBÓL

A Hivatalos Lapból a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket:

42. számból: 118 919/1970. VBO. Céljutalom kitűzése a vasúti közlekedés biztonságának fokozására.

118 270/1970. 3. A. Ünnepi üdvözletek és ajándékozások tilalma.

43. számból: 118 864/1970. 1. D. A munkaviszonyt érintő egyes kérdésekről.

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Szűcs Ferenc Hatvan: Csiba József Gödöllő; Helma János Pécs; Marosán Pál, Kiss János Debrecen; dr. Bánkfalvy Gyula Sziládi Sándor Szeged; Markos József Zalaegerszeg; Bognár Károly, Danes József Tapolca; Révay Sándor Dunakeszi; Bakó János Miskolc: **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Burai Péter Debrecen: **Levelét illetékes helyre továbbítottuk.**

LAKÁSCSERE

— **Két szoba komfortos,** felújított I. emeleti, MÁV-lakásomat elcserélném különbeljáratú, 2 szoba komfortos budapesti tanácsi lakásra, I. emeletig megegyezéssel. Cím: Ország Dénes, Bp., XI., Vasút u. 1/c. Érdeklődni lehet: este 18—20 óra között.

MAGYAR VASUTAS

a Vasutasok Szakszervezetének lapja

Szerkeszti a szerkesztő bizottság

Főszerkesztő: Gulyás János

Felelős szerkesztő: Visi Ferenc

Szerkesztőség:

Budapest VI., Benczúr utca 41.

Telefon, városi: 229—872,

üzemi: 19—77

Kiadja és terjeszti:

a Népszava Lapkiadó Vállalat

Budapest VII., Rákóczi út 54.

Telefon: 224—819

Felelős kiadó: Gábor Márton,

a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója

Új csekkszámunk: MNB 215—11 859

1970. XII. 31-ig a régi csekk is felhasználható!

Szikra Lapnyomda

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XIV. ÉVFOLYAM, 22. SZÁM. Ára 40 fillér 1970. NOVEMBER 16.

Köszöntjük a X. pártkongresszust

November 23-án kezdődik a *Magyar Szocialista Munkáspárt X. kongresszusa.* Senki által nem vitatott, hogy ez a fórum egész népünk életében, továbbfejlődésében nagyon fontos állomást jelent. *Számvetés lesz ez a megtett útról, az eredményekről, a megvívott harcokról, s a további tennivalókról.*

Nem első eset, hogy a párt ilyen nagyjelentőségű esemény előtt kikérte a pártszervezetek, a dolgozók, a társadalmi szervezetek véleményét. *Az viszont tény, hogy egyetlen alkalommal sem mondták el véleményüket kongresszus előkészítése során, mint a legutóbbi hónapok során, a Központi Bizottság irányelveivel és a szervezeti szabályzat módosításával kapcsolatban.* S hogy a párttagok mellett pártonkívüliek ezrei is részt vettek a vitában ez ennek bizonyítéka, hogy nálunk a párt politikája a hivatalos állami politika rangjára emelkedett. A kongresszust magáénak vallja a szocializmus teljes felépítéséért dolgozni, harcolni kész minden magyar állampolgár.

A kongresszust megelőző tanácskozások, taggyűlések mellett az országos méretű munkaverseny is kifejezi dolgozó népünknek azt a meggyőződését, *hogy támogatja a párt politikáját,* amely a szocializmus teljes felépítésére irányul. Az irányelvek vitájából egyöntetűen az a gondolat csendül ki: *hogyan lehetne még jobban, még erőteljesebben előrehaladni, minél kevesebb zökkenővel.*

A szocializmus teljes felépítésének történelmi feladatát már a VIII. kongresszus kijelölte és körvonalazta. A IX. kongresszus az adott helyzetnek megfelelő határozatokat hozott, alapjában változatlan célkitűzésekkel. Most az elmúlt négy év munkájáról készített számvetés bizonyítja, hogy az akkor kitűzött célok ma is helyesek és eredményesek.

Ezt a tényt az 1970. júliusában elfogadott irányelvek a következőkben összegezik: *„A párt az elmúlt négy évben a IX. kongresszus határozatainak megfelelően a szocializmus teljes felépítése érdekében dolgozott, tevékenységében a munkásosztály, a szocializmust építő magyar nép szolgálata vezette.*

A kongresszus határozatait megvalósítva a párt eredményesen alkalmazta hazánk viszonyaira a *marxizmus—leninizmus nemzetközi érvényű tanításait,* a szocialista társadalom építése során jelentkező új feladatokra a munkásosztály, a dolgozó nép érdekeinek megfelelő megoldási módokat dolgozott ki. Erősebb lett a népi hatalom, nagy eredmények születtek a gazdasági, a kulturális életben, emelkedett a nép életszínvonala, erősödtek a párt tömegkapcsolatai, szilárdult a magyar nép egysége."

A négy éves időszakra esik az utóbbi idők legnagyobb jelentőségű gazdaságpolitikai intézkedése, a gazdaságirányítás rendszerének reformja. Nem egészen három év tapasztalatai alapján elmondhatjuk, hogy *a reform szilárd elveken nyugszik, és szerves folytatása a szocializmust építő eddigi munkánknak.* Magasabbra emelte a szocialista tervgazdálkodás színvonalát, s ezáltal elősegíti az erőforrások hatékonyabb kihasználását, a lakosság életkörülményeinek további javítását. Tovább fejlesztette a tömegek kezdeményező és cselekvő készségét, decentralizálta a döntési jogok jelentős részét. Kedvező helyzetet teremtett a szocialista demokrácia további mélyítésére, a kezdeményező, alkotó munka ösztönzésére.

Az irányelvek szerint a *Központi Bizottság* az eddigi politika jóváhagyását kéri a kongresszustól. Javasolja, hogy pártunk és népünk nagy társadalmi programja a legközelebbi négy esztendőben: *a szocializmus teljes felépítésének magasabb szinten való folytatása legyen.* A párttagság és a széles közvélemény ezzel egyetért, mint ahogy annak a vezetőségválasztó taggyűléseken, s az irányelvek megvitatása során hangot is adott.

Az irányelvekben a párt egyéb tömegszervezetek mellett a szakszervezeteket is felkérte, hogy azokat megvitatva, véleményüket jutassák el a Központi Bizottsághoz. *A szakszervezeti mozgalom élt a lehetőséggel, eleget tett a megtisztelő felkérésnek.* A kongresszus beszámolójában, a munka értékelésében, a jövő perspektívájának felvázolásában tehát benne lesz a szervezett dolgozók véleménye is.

A jubileumi munkaverseny országszerte — így a vasúton is — *minden külsőségtől mentesen átnőtt a kongresszusi versenybe.* Nem kis lendületet adott ez országszerte annak a kezdeményezésnek, melynek célja a harmadik ötéves terv maradéktalan, minél gazdaságosabb teljesítése, az árvízkatasztrófa miatt kiesett nemzeti jövedelem pótlása. *A vasutasok legfőbb célja ebben a versenyszakaszban az objektív és szubjektív okok miatt felgyülemlett áru rendeltetési helyre szállítása a leggyorsabban és leggazdaságosabban.*

A kongresszus a belső kérdéseken túl feletet ad korunk bonyolult nemzetközi kérdéseire is. *Demonstrációja lesz a párttagok és a pártonkívüliek akarategységének.* Kifejezi azt az elhatározást, hogy csak a haladó nemzetközi erők összefogásával leszünk képesek hazai és nemzetközi feladataink megoldására, a szocializmus teljes felépítésének megvalósítására.

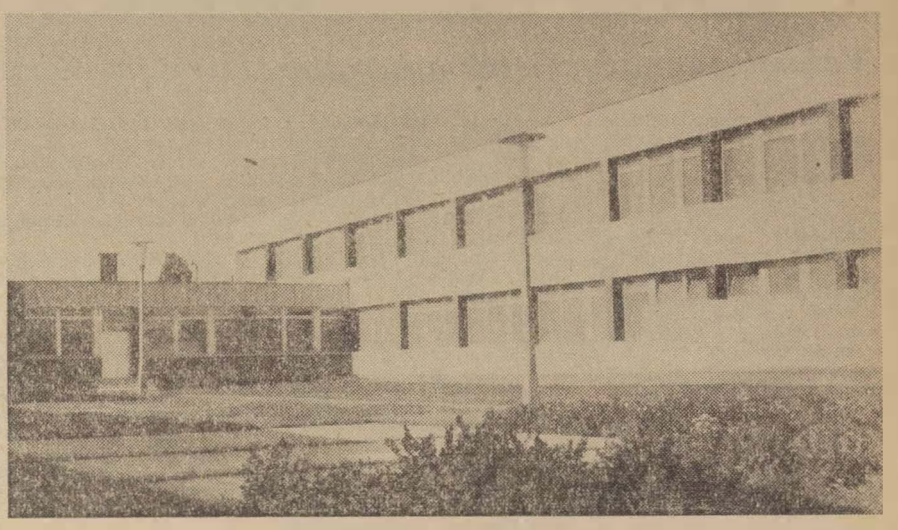
Bizakodással tekintünk a kongresszus elé. Üdvözöljük a kommunisták legfelsőbb szintű tanácskozását!

Munkavédelmi felügyelők jutalmazása

A szakszervezet munkavédelmi felügyelősége november 11-én munkaértekezleten értékelte a középszerveknél és az alapszervezeteknél dolgozó munkavédelmi felügyelők, társadalmi aktivisták tevékenységét. Az értekezleten jelen volt *Gulyás János,* a szakszervezet titkára. *Berta István,* a munkavédelmi felügyelőség vezetője bevezetőjében ismertette a vasút baleseti helyzetének kedvezőtlen alakulását, majd az elkövetkezendő hónapok tennivalóira irányította a figyelmet.

A munkaértekezlet végén 30 olyan felügyelő és aktivista kapott elismerő oklevelet és pénzjutalmat, akik már két évtizede dolgoznak munkavédelmi felügyelői beosztásban.

17 milliós beruházással új rendelőintézet épült Záhonyban



Az új szakorvosi rendelőintézet. (Laczkó Ildikó felvétele)

Legnagyobb határállomásunkon, *Záhonyban* a technikai fejlesztéssel sokáig nem tartott lépést a szociális létesítmények építése. Ezen belül is elmaradt az országos átlagszínvonaltól a vasutasok és a község lakosságának egészségügyi ellátottsága. A több ezer munkást foglalkoztató határállomáson *korábban mindössze két üzemi ellenőrző orvos és egy egészségügyi felügyelő tevékenykedett.* Az elmúlt években — újabb két ellenőrző orvos és két fogszakorvos beállításával — sokat javult a helyzet, a betegellátást azonban még így sem lehetett megfelelő színvonalon megoldani.

A nehézségek láttán a szakszervezet az elmúlt években felmérte a rohamos léptekben fejlődő határállomás és a hozzá tartozó átrakó körzet dolgozóinak egészségügyi ellátottságát és *állást foglalt amellett, hogy Záhonyban új egészségügyi létesítményt kell építeni.* A szakszervezet állásfoglalását a megyei pártbizottság messzemenően támogatta, majd amikor elkészültek az új rendelőintézet tervei, gyors intézkedéssel a kiviteli kapacitást is biztosította.

Az *ÉVM Szabolcs-Szatmár megyei Állami Építőipari Vállalat* 1968 őszén kezdte meg a 17 millió forint költséggel épülő kétszintes, 17 munkahelyes egészségügyi kombinát építését. Az építők mindvégig lelkiismeretes munkát végeztek, s a vállalt határidőre, 1970. november 1-re befejezték a munkát. Így vált lehetővé, hogy az impozáns, korszerű gyógyászati berendezésekkel felszerelt szakorvosi és üzemorvosi rendelőt, amelyhez egy betegszállító kocsi is tartozik, november 10-én átadhatták rendeltetésének.

A kétszintes rendelőintézetet a vasút vezetőinek, a megye és a helyi szervek képviselőinek jelenlétében *Szabó Antal* főtitkár adta át *dr. Horváth József* vezető főorvosnak.

A záhonyi beruházásoknál is újabb szakaszhoz érkeztek az építők. *Eperjeskén,* ugyancsak november 10-én megtörtént a darús átrakó részleges üzembe helyezése. Az átrakó építésében részt vevő vállalatok ugyanis a X. pártkongresszus tiszteletére vállalták, *hogy a 6 darab 5 tonnás darut december 31. helyett, november 7-re üzembe helyezik.* Az építők állták szavukat.

V. F.

Konyha-, étkező- és szárítókocsi pályaépítőknek

Az elmúlt években sok szó esett a gépesített mozgó pályamesteri szakaszok szociális ellátottságának javításáról. Nem hiába. Most elkészült egy propán-bután gázos, négyszer két főzőlapos tűzhelyet és előkészítő asztalt tartalmazó higiénikus belső műanyagborítású konyhakocsi. *Nyolcan főzhetnek egyszerre,* legalább nyolcan-tízen pedig készíthetik elő a főzéshez szükséges nyersanyagot, élelmiszereket. A kocsi télen-nyáron egyaránt kellemes hőmérsékletét gázkonvektor és megfelelő elszívó berendezés biztosítja.

A konyhakocsihoz csatlakozik *egy étkezőkocsi, amely egyszerre 40 dolgozó kényelmes, asztal melletti étkezését biztosítja.* Az étkezőkocsi mellé pedig egy raktárkocsit biztosítottak. Ebben hűtőszekrényt helyeztek el a romlandó élelmiszerek, ételek tárolására.

Az étkezőkocsi az étkezési időn túl oktatási, művelődési célokat is szolgál: *50—60 dolgozó oktatására vagy 80 dolgozó számára keskenyfilm-vetítésre rendezhető be.* A kocsit televízióval, rádióval és könyvtárral is felszerelték.

A szociális ellátottság javítását szolgáló első szerelvény tartozéka még egy szárítókocsi. A kályhafűtésű ruhaszárítókocsiban *egyidőben 60 öltöny vizes ruha szárítása biztosított a páratelt levegő folyamatos kifúvása útján.* E kocsi belső kialakítása *Tajthy József* mérnök főtanácsos, az építési és pályafenntartási szakosztály dolgozójának tervei alapján készült el. Kivitelezője a *Szak- és Szerelőipari Főnökség* kollektívája. A szociális szerelvénykomplexumot a *MÁV Felépítményvizsgáló Főnökség* mozgó szakaszának dolgozói kapják. Az építési és pályafenntartási szakosztály vezetői az anyagi eszközök és rendelkezésre álló kocsik arányában a következő évekre tervezik hasonló szerelvények kialakítását.

(k—s)

Brigádmozgalomról — téli felkészülésről

A MÁV Terézvárosi Pályafenntartási Főnökség I. pályamesteri szakasza a forgalmas Lehel út és a Nyugati teherpályaudvar között helyezkedik el. A tiszta, világos, napos irodában *Horváth János* főintéző, szakaszkezelő pályamesterrel beszélgetünk. De beszélnek a falakon levő oklevelek is. A szocialista pályamesteri szakasz megtisztelő címet viseli a kollektíva.

— *Szakaszunkon 1962-ben alakultak az első brigádok* — kezdte a beszélgetést Horváth János. — *Ahogy az évek múltak, úgy kovácsolódtak mindjobban össze dolgozóink.* Az első eredményeket a Kossuth brigádnak, illetőleg vezetőjének, *Nagy Józsefnek* lehet köszönni. De hamarosan felzárkózott mögéjük a Dózsa, majd a Barátság brigád is. Ma már 7 brigád, 61 fővel dolgozik a szakaszon. *18 arany, 14 ezüst, 12 bronz, 13 zöldkoszorús és 10 okleveles dolgozónk van.* Különösen büszkék vagyunk három aranyplakettes brigádunkra. Sajnos, a munkaerővándorlás nálunk is érzékelhető. Évente 50—60 ember be- és kilépésével számolunk. De nem panaszkodhatunk, mert törzsgárdánk jó. Ennek köszönhető, hogy tavasszal és nyáron végeztünk a nagy munkákkal, a keresztezés és vágánycserékkel.

— *Most a X. pártkongresszus tiszteletére vállalt munkákon dolgozunk* — folytatja tovább a pályamester. — *500 talpfa és 80 darab 24 méteres „C" sín cseréjét végezzük.* Az úgynevezett „postavágányok" 1880-ban lerakott vágányait még a kongresszus előtt szeretnénk kicserélni. A Nyugati pályaudvarral közösen megtartott munkavédelmi szemlén vállaltuk, hogy a téli felkészülés során gondunk lesz a peronokra. A téli forgalmat akadályozó hó, jég elleni védekezéshez szükséges anyagokat, eszközöket kellő időben beszerezzük, illetve biztosítjuk. Talán hihetetlenül hangzik, de a nagy munka mellett még arra is jut időnk, hogy az őszi forgalom legnagyobb célkitűzését, a kocsiforduló lerövidítését is segítsük.

Sokat tesz a jó munkamorál érdekében *Nyemcsók János* műhelybizottsági titkár, aki türelmes a fiatalokhoz, neveli, oktatja őket. Ő maga a közgazdasági technikum harmadik osztályát végzi. Példája nyomán többen beiratkoztak az általános iskola felsőbb tagozataiba. Többek között *Bodó József, Papp József, Fehér József* és *Gógán Ferenc* vágánygondozók.

Gergely József



November 1-én futott be Debrecen állomásra az első villamosmozdonnyal továbbított személyvonat. Az 1722. számú vonatot ünnepélyesen fogadták. A kép a megérkezést örökítette meg, háttérben az ünnepség részvevői láthatók a felvételi épület előterében.
(Görgényi László felvétele)

Rutinból nem megy a munka

Választási előkészületek a Landler Járműjavítóban

Amikor a minap felkerestük *Simon Lászlót*, a Landler Járműjavító Üzem szakszervezeti bizottságának titkárát, hogy a szakszervezeti választás előkészületeiről kérjünk tőle tájékoztatást, lényegében már befejezték az ez irányú munkájukat. Intézkedési terveiknek megfelelően készen álltak arra, hogy a bizalmiak újjáválasztásával kezdetét vegye az üzemben a szakszervezeti tisztségviselők tisztújítása.

Fő a bizalom

— Bár a választás ismétlődő, vissza-visszatérő feladat, mégsem végezhető el rutinmunkával — kezdte Simon László. — *A bizalmiaktól a szakszervezeti bizottságig aktivistáink százai joggal elvárják, hogy ilyenkor részletesebb értékelést adjunk munkájukról. Rutinból az ilyesmit aligha lehetne elvégezni.*

Valóban, káderpolitikánk realizálásának időszaka is a választás, amelynek hatása hosszú távon érvényesül. S talán azt sem felesleges hangsúlyozni, hogy a felelősség ezúttal nemcsak a vezetőket, vagy a vezető testületek egyikét-másikát, hanem az egész tagságot fokozott aktivitásra sarkallja. Ha például egy csoportban a tagok a *„mindegy, hogy ki, csak ne nekem kelljen végezni a társadalmi munkát”* nézet alapján testálják valakire a bizalmi tisztséget, annak később maguk látják a kárát. A választások gondos előkészítésével a Landler Járműjavító Üzem szakszervezeti bizottsága az ilyen „késő bánatok” eseteit igyekezett megelőzni. Remélhetőleg teljes sikerrel.

— Azt őszintén látnunk kell — jegyezte meg elgondolkozva a titkár —, *hogy ma sincsen semmiféle csodaszer az esetleges későbbi problémák megelőzésére.* A jelölés, a választás, csak kisebb részben a már elvégzett munka elismerése, döntő alapja minden szinten a bizalom. Ennek tudatában is törekszünk arra, *hogy a réá. jól dolgozó tisztségviselőink lehetőség szerint megmaradjanak funkciójukban, s ha lehet, előbbre is rukkoljanak, nagyobb hatáskörrel járó tisztség betöltésével kamatoztassák a mozgalomban szerzett tapasztalataikat.* Az időközben megüresedett posztokat lehetőleg fiatalokkal kívánjuk betölteni és központi vezetőségünk határozatát érvényesítve tisztségviselőink soraiban igyekszünk javítani a nők arányát.

Az üzem szakszervezeti életének eddigi tapasztalatai alapozták meg a szakszervezeti bizottság véleményét. Az üzemben eddig is *a munkában leginkább helytálló törzsgárda tagjai töltötték be a szakszervezeti tisztségeket.* A közelmúlt időszak nagyfokú fluktuációja csaknem teljesen érintetlenül hagyta ezt a gárdát. *A két évvel ezelőtt megválasztott 163 bizalmiból ma mindössze tizenkettő nincs a helyén. A 96 műhelybizottsági tagból hat, a 37 üzemi szakszervezeti tanácstagból ugyancsak hat személy változott az elmúlt két év folyamán.* Tegyük hozzá, ezek a változások is olyan indokoltan történtek, mint a nyugdíjazás, vagy a vasútüzemi érdekből végrehajtott átszervezés stb.

— Nálunk tulajdonképpen arról is szó van — folytatta Simon László —, hogy most, a fluktuáció okozta változásoknak megfelelően átrendezzük soraink at. Több bizalmi csoportot összevonunk, ahol nagyon lecsökkent a létszám. *Nem látjuk értelmét 3—5 fős csoportok fenntartásának...*

Beszélgetésünk elején említette Simon László az értékelés feladatát, az emberközelségű felmérés jogos igényét. Mennyiben tudták már megvalósítani ezt a választások előkészítése folyamán?

— Arra eleve nem gondolhattunk, hogy a bizalmiaktól a műhelybizottsági tagokig valamennyi tisztségviselőnk munkáját a szakszervezeti bizottság tegye mérlegre — mondotta erről. — Szervezeti felépítésünk módot adott a feladat kellő megosztására. Egyébként is az a helyes, ha a közvetlen irányító testület mond véleményt a végzett munkáról. Szakszervezeti bizottságunk ezért csak a műhelybizottsági titkárok munkáját értékelte. *A műhelybizottsági tagok munkájáról már a műhelybizottság titkára állítja ki a „bizonyítványt”.*

— S a titkárok „bizonyítványa”?

— Ugyan nem szín jeles, de azért egy kivételével valamennyi titkárunk pozitív értékelést kapott. A dolog érdekessége az volt, hogy *a szakszervezeti bizottsági ülésre, amikor az értékelés történt, meghívtuk a pártalapszervezetek képviselőit és a már megválasztott jelölőbizottságok elnökeit is.* Közülük többen kérdéseket is feltettek és láttam, hogy szorgalmasan jegyzetelik az elhangzottakat.

Névre szóló értékelés

Nyilván „muníciót” ad a jelöléshez — ezért is jó módszer választás előtt a névre szóló értékelés!

— Azt már mint általános problémát kellett megállapítanunk, hogy műhelybizottságaink, tisztségviselőink jelentős része még nem tudott kellően élni az előző választás óta a megnövekedett jog- és hatáskörrel. A jövőben erre több figyelmet kell fordítanunk. A leadott hatáskör pedig — amiről nálunk is oly sok szó esett az utóbbi két esztendőben — jelentősen hozzájárulhatott volna az üzemi és a szakszervezeti demokrácia szélesítéséhez.

Nem egyedülálló jelenség ez. Sok helyen volt még így. Bizony nem egy szakvonali, műszaki vezető nem ismerte még fel azt az objektív körülményt, hogy a bizalmi, a műhelybizottság, vagy akár az szb nagyobb hatásköre, beleszólása az üzem dolgaiba elsősorban az ő munkájukat is hivatott megkönnyíteni. A szakszervezeti testületek, de az egyes tisztségviselők véleménye is döntően a kollektíva tapasztalatait tükrözi. Jobban megállja a helyét az a vezető, aki támaszkodik erre.

A választások során ezekről a fontos kérdésekről is sok szó esik majd még a Landler Járműjavító Üzemben.

L. J.

Bizalmat kap a bizalomért

— Az első vágányra szerelvényt tolnak, a vágány mellett tessék vigyázni!...

Ezen az esős, szomorú vasárnap reggelen, amikor a *Déli pályaudvaron* szinte sorozatban hallottam a hangszórók figyelmeztetését, talán egyetlen másodpercre sem villant fel bennem, hogy ki lehet az állomást betöltő kedves hang gazdája. *Szabó Imréhez*, a szakszervezeti bizottság titkárához igyekeztem, tőle érdeklődtem.

18 ÉVE BIZALMI

Az szb-titkár — mint mindig — a lehető legnagyobb előzékenységgel nyújtott segítséget; alig vártam két-három percig, már jött vissza szobájába interjúalanyommal, *Kalu Mihályné*val. Magda, mert csak így hívják a Déliben, *húsz esztendeje dolgozik ezen a munkahelyen, 18 éve bizalmi és hat éve — hangosbemondó.* Előbb vonatkísérő volt az egykori makói konzervgyári munkás, majd tíz éven át kocsifelíróként dolgozott.

— Két évvel azután, hogy idekerültem, bevontak a szakszervezeti munkába — kezdte beszélgetésünket —, *majd amikor beteg lett az egyik bizalmi, engem kértek fel helyettesítésére.* Azóta nagyon megszerettem ezt a munkát, már el sem tudnám képzelni az életet nélküle. Jólesik, hogy megbecsülnek: két évvel ezelőtt kiváló dolgozó lettem. Férjem is az állomáson dolgozik, mint raktári munkás, 13 éve házasodtunk össze, s nemrégiben új szövetkezeti lakásba költöztünk a kelenföldi lakótelepen...

E néhány mondat lényegében bő jellemzést adott erről a szerény, nagyon szorgalmas asszonyról, akiről, mint *az egyik legjobb aktivistáról* beszélnek a Déliben.

— November 16-án lesz nálunk a bizalmiválasztás — mondja. — A forgalmi 1. műhelybizottság három bizalmit választ. *Csoportomhoz kocsirendezők, térfelvigyázók és a forgalmi iroda egy része, 15—16 fő tartozik.* Jólesik hallani, szinte nap mint nap, amikor a bizalmi csoport tagjai megszólítanak, s csak annyit mondanak: *megint meg akarnak választani. Megyeri József*, a műhelybizottság titkára is, ezekkel a szavakkal tudatta elhatározását: *„Kartársnő, bízunk magában, meg vagyunk elégedve munkájával. Továbbra is maga a mi jelöltünk...”*

De nemcsak a csoportbeliek



Kalu Mihályné, a Déli pályaudvar egyik bizalmija

bizalma árad Kalu Mihályné felé, hanem másoké is. *Veres Gyula* forgalmi szolgálattevő, *Fekete József* tartalékos, amikor kettévált a műhelybizottság, külön kérték, hogy Magda csoportjában szeretnének maradni:

— Bizalmat kapok a bizalomért — mondja szerényen. — Erősen latba esik azoknál, akik elégedettek velem, hogy ha szolgálati beosztás miatt nem találkozhatunk, előlegezem a szakszervezeti bélyeg árát, soha nem támasztok problémát senki számára. Nem is volt differenciám még senkivel, az én csoportom az egyetlen, amelyben egy fillér tagdíjhátralék sincs!

MINDENRŐL TÁJÉKOZOTT

A Déli pályaudvaron 25 bizalmi dolgozik, közülük 18 állomási és 7 vonatkísérő. A november 26—27-i műhelybizottsági választások során — ez várható — több fiatal dolgozó neve kerül előtérbe. *Illés László* kocsirendező, *Anda István* térfelvigyázó megválasztásáról sokan beszélnek, s érdekesség, hogy **a 46** esztendős *Varga Pál*, aki eddig szakszervezeti munkát nem végzett, s rendelkező szolgálattevő, mennyire élvezi dolgozótársai bizalmát.

Kalu Mihályné mindenről tájékozott, mert együtt él az emberekkel, ismeri problémáikat, s szorgalmasan adja jelzéseit, ha valakin segíteni kellene, vagy jobban észre kellene venni szorgalmas munkáját. Mindezt szinte észrevétlenül teszi, alig hallani hangját. A keményebb hangra, a határozottabb hanghordozásra akkor van szüksége, amikor bemondja:

— Az első vágányra szerelvényt tolnak, a vágány mellett tessék vigyázni!...

Maros László

A Munka ankétja a szakszervezetben

A *Munka* szerkesztőségének kezdeményezésére november 3-án a szakszervezet központjában függetlenített tisztségviselők és társadalmi aktivisták ankétot tartottak, amelyen a folyóiratnak a szakszervezeti mozgalomban betöltött szerepéről, a jövő terveiről, az olvasók kívánságáról folytattak vitát.

Az ankéton részt vett *Szabó Antal*, a szakszervezet főtitkára, *Láncos János*, a Munka főszerkesztője, *Pongor Magda*, a folyóirat rovatvezetője. Szabó Antal bevezetője után Láncos János ismertette a szerkesztőség tevékenységét, összegezte az eddigi tapasztalatokat, s ismertette a jövőre vonatkozó elképzeléseket.

A felszólalók elmondották, hogy *a folyóirat egyre inkább betölti funkcióját.* Sok hasznos segítséget nyújt a választott vezető szerveknek a szakszervezeti bizottságokig bezárólag. *A cikkek jól szolgálják a tapasztalatcserét, segítséget adnak a legfontosabb kérdésekben való eligazodáshoz.* Egyre több érdeklődésre számot tartó közleményt, hasznos tudnivalót közöl. A hosszú nyomdai átfutási időt is figyelembe véve, képes rárányítani a figyelmet a szakszervezetek előtt álló legfontosabb feladatokra.

Az állandó rovatok rendszere segít eligazodni egyes részterületek munkájában. Közkedvelt az aktuális tájékozódást nyújtó közleményeken, cikkeken túl a kulturális és a nemzetközi rovat. *Dicsérték a felszólalók a mindennapi gyakorlathoz segítséget adó írásokat.*

A pozitív megállapításokon túl a vitában résztvevők a folyóirat még tartalmasabb volttát segítő, olvasmányosságát javító, közérdeklődésre számot tartó ötleteket is elmondtak. Javasolták, hogy az eddigi gyakorlaton túl *a műhelybizottságokhoz is szóljon a Munka.* Hasznosnak tartanák az általános érvényű cikkeken túl több helyet biztosítani az ipari szakszervezetek problémáinak.

Kifogásolták a folyóirat iparcentrikusságát. Több írást várnak vidékről, valamint alapszervezeti és középszervi funkcionáriusok tolláról. Szóvá tették, hogy *nincs egyetlen lap, folyóirat, amely a különböző művészeti irányok és izmusok hivatalos bírálatán túl a dolgozók széles rétegei véleményének helyet adna.* Kérték, hogy a Munka a kulturális rovatban tegyen erre kísérletet.

A nemzetközi rovatot gazdagítsák tovább *a kapitalista és szocialista országok szakszervezeti mozgalmának ismertetésével.* Úgy vélték a hozzászólók, hogy a szerkesztőségnek segítséget jelentene, állandó kontaktust biztosítana az olvasókkal a gyakoribb ankét és valamiféle tudósítói gárdának a folyóirat köré csoportosítása.

Szóba került, hogy *a Munka még ma sem jut el mindazokhoz, akik számára íródik.* Ezért az előfizetők számának emelésén túl arra is szükség van, hogy a szakszervezeti bizottságok aktivistáik köréből cikkek ajánlásával, figyelem felkeltéssel szervezzenek újabb olvasókat is.

A vita Láncos János zárszavával ért véget. A szerkesztőség képviselői és a felszólalók egyaránt hasznosnak tartották az eszmecserét. Megismétlését a jövő év első felében tervezik.

A jövő vasutastechnikusait képzik a szakközépiskolákban

Az V. nevelésügyi kongresszus a közelmúltban élénk vita keretében foglalkozott az iskolai oktatás korszerűsítésével. *„Olyan embereket kell kiképezni, akik lépést tudnak tartani az egyre gyorsuló tudományos és termelési változásokkal”* — volt a kongresszus vezérgondolata.

Az utóbbi évek oktatási koncepciójának egyik érdekes állomása a középfokú technikumok átszervezése szakközépiskolákká.

Speciális feladatok

Milyen változás történt a vasúti szakirányú középiskolák idei tanévében? Erről beszélgettünk *Újvári István* igazgatóval, a *Rippl Rónai utcai* technikumban.

— Iskolánk életét a vasútépítési és pályafenntartási, a vasútforgalmi és a híradástechnikai szakközépiskola vasúti távközlő- és biztosítóberendezési ágazatának speciális feladatai határozzák meg.

— Hogyan alakult a három tagozaton a jelentkezések aránya?

— A híradástechnika iránt a legnagyobb az érdeklődés. Az ezzel kapcsolatos szakágak na favorit szakmának számítanak. Az idén is *háromszoros volt a túljelentkezés* annak ellenére, hogy csak azokat a tanulókat vettük fel, akiknek általános iskolai végzettsége elérte a 4,7-es átlagot. A vasútépítési és pft.-ágazat esetében már kevesebb volt a jelentkezők száma. Ide már felvettük a 3,5-ös átlaggal jelentkezőket is. *A forgalmi tagozatnál annyira kevés jelentkező volt, hogy a másik két tagozatról kellett átirányítani a jelentkezőket.*

— Mi a csökkenő érdeklődés oka?

— Talán a szülők nem ismerik eléggé a lehetőségeket, melyek a nálunk végzők számára kínálkoznak. Ebben a tanévben összesen 530 tanuló kezdte el tanulmányait a három tagozaton. A tanulók 60—70 százaléka — vasutas szülők gyereke. Sajnos, kevesen tudják, hogy *a forgalmi ágazaton tanulnak a jövő forgalmi szolgálattevői, állomásfőnökei, árupénztárosai, menesztői, térfelvigyázói stb.* Persze, félreértés ne essék: iskolánk nem pótolja a *MÁV Tisztképző Intézet* elvégzését, de az előkészítő, alapozó ismeretanyagot itt tanulják meg a gyerekek.

Elavult iskolaépület

A Vasútgépészeti Technikum és Szakközépiskolában *Risztics Károly* igazgató tájékoztatott az új tanévről.

— Nálunk nincs létszámgond. Az idén is 390 általános iskolát végzett fiatal jelentkezett. Viszont *nagy gond az elavult iskolaépület.* Mindösszesen 10 tantermünk van, 12 osztály számára.

— A technikum szakközépiskolává alakulása nem befolyásolja a jelentkezők számát?

— Egy kis visszaesést jelenthet. Talán csak a szakképzettség szempontjából hátrányos ez az iskolatípus, a szülők már „megszokták” a technikumi képzést, és most meg kell barátkozni a szakközépiskola gondolatával. A kettő között az a különbség, hogy *a szakközépiskola csökkent óraszámmal, több ipari rokonszakmában nyújt alapképzést.* A csökkentett óraszám azért volt szükséges, mert a 4 év folyamán (14—18 éves korukig) nem lehet túl magas óraszámokkal megterhelni a gyerekeket. Ezalatt a tanuló nem sajátítja el magasabb fokon a szakmát, inkább felkelti ez az oktatás az érdeklődést egy szakma alapos megismerése iránt.

— Milyen munkaterületeken helyezkedhetnek el a gépésztechnikusok, illetve a szakközépiskolát végzettek?

— A vasúti járművek üzemeltetésével és fenntartásával foglalkozó üzemekben, az összes vasipari és villamosipari szakmában. Hozzá kell tennem, hogy az elmúlt évben a tanulók 38 százaléka jelentkezett az egyetemre, és ezek fele be is került.

Új iskola Kelenföldön

Ulviczki János, a MÁV vezérigazgatóság oktatási osztályán kiegészítésül elmondotta, hogy az 1966—67-es tanévben *Győrben, Miskolcon, Debrecenben és Szegeden*, valamint *Dombóváron* megnyílt tagozatok csökkentették a pesti iskolák létszámát, de a vasút munkaerőhelyzetében ez előnyt jelentett.

— S az új iskola Kelenföldön?

— Sokat várunk ettől az új, modern épülettől. Ide költözik majd a vasútgépészeti és híradástechnikai szakközépiskola, és itt épül egy 500 férőhelyes kollégium is. Az épület a IV. ötéves tervben készül el.

Középiskolát végzett tanulók milyen speciális felsőoktatási intézményekben tanulhatnak tovább?

— A Felsőfokú Vasútforgalmi, Távközlő és Bizt. Ber. Technikumokban Szegeden, a Felsőfokú Pft. és Vasútépítési, valamint a Vasútgépészeti Főiskolán, Budapesten — ezekből alakul később a győri főiskola. Hozzáteszem, *megtettük az előkészületeket a szakközépiskolások középfokú technikusi továbbképzésére is* — mondotta befejezésül Ulviczki János.

Cseresznyés Judit

Múzeumvasút a kastélyparkban

Az első szakaszt november 6-án átadták a forgalomnak

Mint arról lapunk október 17-i számában beszámoltunk. *Nagycenken restaurálják a Széchényi kastélyt.* Ha elkészülnek a nagy munkával, ott talál majd helyet a *Széchényi István* életét és munkásságát bemutató gyűjteményes kiállítás. A Győr-Sopron megyei KISZ-bizottság védnökségével, illetőleg a GYSEV segítségével, az egykori iparvágány nyomvonalán, *keskeny nyomközű múzeumvasút épül.*

A múzeumvasút első, 1,2 kilométer hosszú szakaszát november 6-án *Benkovits Dezső*, a GYSEV vezérigazgatója nyitotta meg a forgalom számára. Az ünnepség részvevőit Sopronból különvonat szállította Fertőboz állomásra.

A vasút feladatai a negyedik ötéves tervben

Az Országgyűlés 1970. október 3-án törvényerőre emelte a magyar népgazdaság negyedik ötéves tervét és meghatározta a gazdaságpolitika fő irányvonalát a társadalmi termelés hatékonyságának erőteljes növelése, a lakosság életszínvonalának rendszeres és viszonylag gyors emelése, életkörülményeinek és kulturális ellátottságának további javítása, a termelésnek a korszerűség követelményeivel összhangban álló fejlesztése, a nemzeti vagyon jelentős gyarapítása érdekében.

A népgazdaság negyedik ötéves terve tartalmazza a közlekedés és azon belül a vasút feladataira, a szükséges fejlesztésre, valamint a vasutas dolgozók helyzetének javítására vonatkozó előirásokat is. Ezek képezik alapját a vasút vállalati tervének.

A vasút gazdasági tevékenységét a negyedik ötéves tervidőszakban is az Országgyűlés által elfogatott közlekedéspolitikai koncepció keretei határozzák meg. Az egész közlekedési rendszerünket alapjaiban érintő koncepció abból a felismerésből született, hogy az ország gazdaságának, termelési és fogyasztási szerkezetének megváltozása, a tudományos—technikai haladás, a nemzetközi kapcsolatok fejlődése, a gépjárműközlekedés fokozódása közlekedési rendszerünk jelentős átalakítását kívánja meg. A földrajzi adottságok és a gazdasági meggondolások azt követelik, *hogy az utas- és áruszállítás döntően a vasút és a közúti közlekedés együttműködésével bonyolódjék le,* tehát a legnagyobb teljesítményeket nyújtó, a legnagyobb terhelést hordozó közlekedési ág továbbra is a vasút marad.

Magasabb követelmények

Feladataink meghatározásánál nem hagyhattuk figyelmen kívül azt sem, hogy az új gazdaságirányítási rendszer *magasabb követelményeket támaszt a vasút kereskedelmi-üzemi munkájával szemben* és érvényesülni kell olyan szempontoknak is, hogy az áru- és személyszállítási feladatokat növekvő színvonalon, gyorsan, biztonságosan, gazdaságosan, a népgazdaság számára a leghatékonyabban végezzük el.

Áruszállítási feladataink tervezésénél nem használhattuk megnyugtató módon azt a korábban alkalmazott matematikai módszert, amely a nemzeti jövedelem és az áruszállítás volumene közötti szoros kapcsolaton alapult. *A trendszámítás segítségével meghatározott, árunemenként számított volumen értékek gondos elemzést igényeltek,* mert figyelemmel kellett lenni népgazdaságunk fejlődésének a szállítások szerkezeti, minőségi és mennyiségi változásaira gyakorolt várható hatására. Ez a körülmény többek között azt is jelenti, *hogy számot tevő mértékben megváltozik a fuvarozandó energiahordozók összetétele, vagyis lényegesen kevesebb szenet szállítunk,* ugyanakkor számolnunk kell a vezetékes szállítás hatásával is. Ezzel szemben nagy mértékben növekszik a vasúton szállítandó kő, kavics, cement, műtrágya és bauxit mennyisége.

Tekintettel kellett lennünk a közlekedéspolitikai koncepció vasúti szállításokat befolyásoló irányelveinek — körzetesítés, gyenge forgalmú vasútvonalak forgalmának közútra terelése stb. — érvényre juttatására, ami lényegében azt jelenti, hogy a népgazdaság fejlődésével együttjáró szállítási többlet nagy részét *a közúti közlekedés* elégíti ki.

Gazdasági elemző munkával

A feladatok meghatározásánál az új gazdasági mechanizmus azon hatását is figyelembe kellett venni, mely a vállalatokat arra ösztönzi, hogy beszerzéseiket lehetőleg kisebb távolságról eszközöljék és forgóeszközlekötési járulékuk csökkentése érdekében optimális készlettartásra törekedjenek.

A leírtak azt tanúsítják, hogy *az áruszállítási feladatok meghatározását mindenre kiterjedő gazdasági elemző munka és — a vasútigazgatóságok és fuvaroztatók egyre szorosabb kapcsolata alapján — széles körű piacfeltáró tevékenység előzte meg.* Az ipar, az építőipar és a mezőgazdaság feladatai, a fuvaroztatóktól, üzemektől és vállalatoktól beszerzett információk ismeretében és a szállításokat befolyásoló — már tárgyalt — elemzések alapján arra a következtetésre jutottunk, hogy a tervidőszakban *a vasútra háruló évenként jelentkező belföldi áruszállítási igények 1970-hez viszonyítva megközelítően azonosak.* A nemzetközi egyeztető tárgyalások viszont azt bizonyítják, hogy a nemzetközi munkamegosztás fokozódása következtében — különösen a szocialista országok vonatkozásában — jelentősen nő az export, import és tranzit szállítások mennyisége.

A belföldi, az export-import és tranzitszállítások ismeretében arra a megállapításra jutottunk, hogy *a vasútnak 1975-ben mintegy 1 százalékkal több árut kell elszállítania, mint 1970-ben.*

Az elszállítandó árutonna és az átlagos áruszállítási távolság megszabja a teljesítendő kereskedelmi árutonna-kilométereket. Ez a teljesítmény 1975-ben *2 százalékkal lesz* több, mint 1970-ben.

2,5 százalékkal kevesebb utas

A személyszállítási szükségletek megállapításánál — az utóbbi években bekövetkezett változások mellett — vizsgálat tárgyát képezte a hivatásforgalom és az egyéb utazások volumenének alakulása.

A hivatásforgalom alakulására a következőkben felsorolt tényezők gyakorolnak hatást:

— a rövidített munkahétben dolgozók számának fokozatos növekedése,

— az ipartelepítés következményeként erősödő városiasodás,

— a vállalatokra háruló — a saját dolgozói részéről jelentkező — utazási költségnövekedés.

Ezek a tényezők csökkentik a vasúton munkába járók számát. Csökkentéssel számoltunk az egyéb utazási kategóriákban is. Az elszívó hatást az autóbuszközlekedés növekedése és az egyéni közlekedési eszközök nagy. mértékű gyarapodása okozza. A csökkenő és növelő tényezők elemzése azt bizonyítja, hogy *mintegy 2,5 százalékkal kevesebb utast szállítunk 1975-ben, mint 1970-ben.*

Az átlagos utazási távolság kis mértékű rövidülésével számolva, *az utaskilométer teljesítmény megközelítően 3 százalékkal csökken* a tervidőszak végére.

A feladatok növekednek

Az áruszállítási teljesítmények kisebb emelkedése és az utasok számának csökkenése azt a tévhitet keltheti, mintha *„nyugodtabb napokra"* számíthatnánk a negyedik ötéves terv idejére. A valóság viszont az, hogy *feladataink nem csökkennek, mert a fuvaroztatók igényeit magasabb színvonalon kell kielégítenünk.* Az áruszállítási feladatokat ugyanis megfelelő időben, pontosan, gyorsan és balesetmentesen kell elvégeznünk. Számolnunk kell azzal is, hogy bár volumenben az áruszállítási igények alig emelkednek, de *az áruösszetétel megváltozása növeli feladatainkat.*

A személyszállításnál *még fokozottabb mértékben kell emelnünk a szolgáltatás színvonalát,* vagyis nagyobb biztonsággal, kényelemmel és tisztasággal, valamint a sebesség növelésével kell kielégítenünk az utazók igényeit.

Megállapíthatjuk tehát: *hazánkban a legnagyobb teljesítményeket nyújtó, a legnagyobb terhelést viselő közlekedési ág továbbra is a vasút marad,* a szállítási igényeket növekvő színvonalon, a népgazdaság számára a leghatékonyabb módon kell kielégítenünk.

A növekvő színvonal és a gazdaságosság fokozása vonatkozik az alaptevékenységet szolgáló vasúti ipari és építőipari munkára is. *A gyors, biztonságos és gazdaságos szállításhoz ugyanis műszakilag kifogástalan, jól karbantartott pályára, vontató és vontatott járművekre, tiszta és kulturált állomásépületekre van szükség.* Negyedik ötéves tervünk számol azzal, hogy a vasút ipari és építőipari tevékenységében a kisebb mérvű mennyiségi emelkedés mellett jelentős minőségi változás következik be.

Dr. Holló Lajos
(Folytatjuk)

A X. pártkongresszus tiszteletére

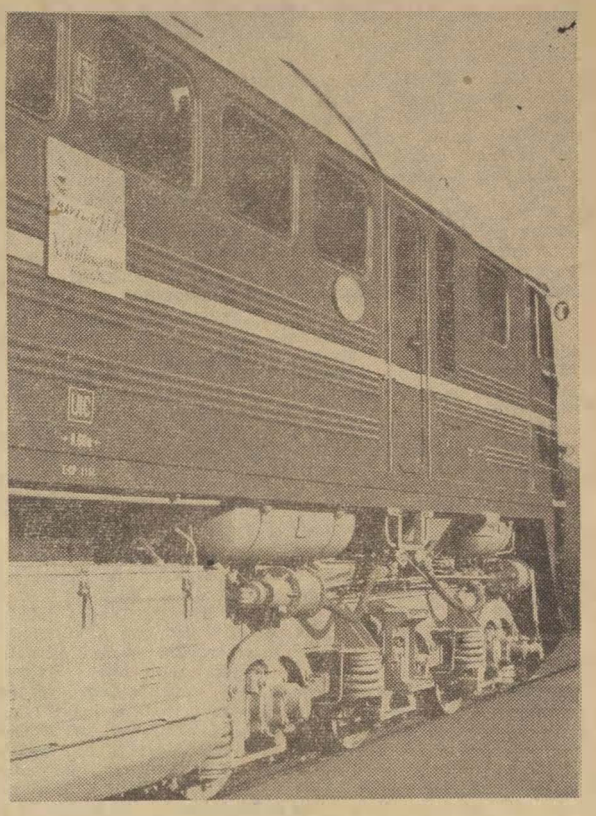
Javítási rekord az Északi járműjavítóban

A pártkongresszus tiszteletére indított munkaversenyben derekas munkát végeztek az *Északi járműjavító* dolgozói. Munkájuk eredménye: egy M62-es Diesel-mozdony D 5-ös javítása terven felül.

— *A harmadik negyedévi termelési tanácskozáson határoztuk el* — mondja *Lendvai László* a XII-es Diesel-mozdony és fődarabjavító szakszervezeti műhelybizottságának titkára — *hogy a pártkongresszus tiszteletére egy M62-es mozdonyt terven felül megjavítunk.* Akkor még nem gondoltuk, hogy ez a felajánlás az üzem egész kollektíváját megmozgatja majd.

— Az egész tulajdonképpen úgy kezdődött — veszi át a szót *Borcsiczky Károly* mérnök, a fődarabjavító üzemrész vezetője —, hogy egy motort terven felül megjavítunk, illetve megkíséreljük túlszárnyalni az eddigi havi 6 darabos javítási tervünket. *Vállaltuk, hogy a 6 helyett 7 motort készítünk el.* Az üzemrész dolgozói, a szocialista brigádok és a műszakiak elhatározták, hogy még egy motort megjavítanak terven felül. Így azt a célt tűztük magunk elé, hogy október hónapban *a kongresszusi munkaverseny során 8 darab M 62-es Diesel-motor D 5-ös javítását elvégezzük.* Ehhez a munkához nagy segítséget kaptunk még *Simándi Józseftől,* az üzem pártalapszervezetének titkárától is, aki az egész hónap alatt kézben tartotta a munkát.

— *A többi már szinte „magától" ment* — kapcsolódik a beszélgetésbe *Újházi Imre* mérnök, üzemvezető-helyettes. — Mi, a Diesel-mozdonyjavító részleg dolgozói pedig *azt vállaltuk, hogy a 8. motorhoz szintén terven felül elkészítjük magát a mozdonyt.* Ehhez a felajánláshoz csatlakozott a járműjavító üzem többi részlege is, és a kollektív munka eredményeként október 31-én átadtuk a terven felül javított 8. mozdonyt. De nemcsak, hogy átadtuk, hanem ezzel a teljesítménnyel egyben *a fődarabjavító műhely dolgozói új rekordot is felállítottak.* Az üzem fennállása óta 8 darab M 62-es motort még soha nem javítottak egy hónap alatt.



A terven felül elkészült M62-es Diesel-mozdony.
(Rósz Ernő felvétele)

Az Északi Járműjavító Üzem dolgozói terven felül 8200 munkaórát dolgoztak, amelynek értéke 752 ezer forint.

Az M 62 042-es számú mozdonyt október 31-én adták át — a debreceni — a honos vontatási főnökség képviselőinek.

— if —

Vándorzászlót nyert a záhonyi vontatási főnökség

A kongresszusi verseny során nagyszerű eredmény született *a záhonyi vontatási főnökségnél.* A főnökség dolgozói javítási tervükön felül egy M 40-es átszerelésével 20 ezer forintot takarítottak meg. Korábban ugyanis a Ganz-MÁVAG záhonyi kirendeltsége végezte ezt a munkát. Most a fiókműhely vállalta terven felül. Vállalták azt is, hogy ezentúl az összes ilyen jellegű széles, normál szerelést elvégzik.

A felajánlások teljesítéséből derekasan kivették részüket a fiatalok is. A fiókműhely ifjúsági szocialista brigádjának tagjai *Gyüre István, Pataki József, Bódi Ferenc, Pálfi József, Ficsóri Gyula, Rákóczi András, Tirpák Zoltán, Balogh Márton* és *Varga Ferenc* egy M 44-es és egy M 40-es Diesel-mozdony D 0-ás és D 1-es vizsgálatát végezték el.

A vontatási főnökség kollektívája a kongresszusi versenyben elért kiemelkedő teljesítményükkel elnyerték a debreceni igazgatóság és a területi bizottság vörös vándorzászlaját. Méltán szolgáltak rá a vándorzászlóra, mert munkájuk mellett az árvízi nagy megpróbáltatások idején, a legkritikusabb időkben is becsülettel helytálltak.

(szj)

Tízezer brigádtag versenye

Már az első negyedévben számos tényező veszélyeztette a *pécsi vasútigazgatóság* idei eredményeit. A téli nagy havazások után rendkívüli esőzések teremtettek nehéz helyzetet vonalainkon. Ezenkívül a tervszerűen ütemezett pályafelújítási munkálatok is tartósan, több vonalszakaszon követelték meg a lassújelek alkalmazását.

Az igazgatóság vezetői március elsején felhívással fordultak a külszolgálati dolgozókhoz, részletesen ismertették velük a megnövekedett szállítási feladatokat. Erre elsőként *a nagykanizsai csomópont dolgozói „válaszoltak".* Versenyre hívták ki az ország valamennyi csomópontját és szolgálati helyeit, utalva a jubileumi eseményekre, harmadik ötéves tervünk befejező esztendejére és a közelgő pártkongresszusra. A felhívás mindenütt kedvező fogadtatásra talált.

A nagykanizsai vasutasok az első félévi vállalásaikat is teljesítették. *Áruszállítási tervüket 3,91 százalékkal szárnyalták túl,* sokat tettek a kultúrált utazás megteremtéséért is.

Az őszi forgalom előkészítésével és lebonyolításával járó feladatok megoldása közben is jó eredmények születtek az igazgatóság területén. *A kongresszusi felajánlások most elsősorban a költségráfordítások csökkentésére, a rakodások gyorsítására, a vontató járművek jobb kihasználására, a vonatok menetrendszerű indítására és közlekedtetésére irányulnak.*

A kongresszusi vállalások teljesítésében 752 szocialista brigád 9565 tagja vesz részt.

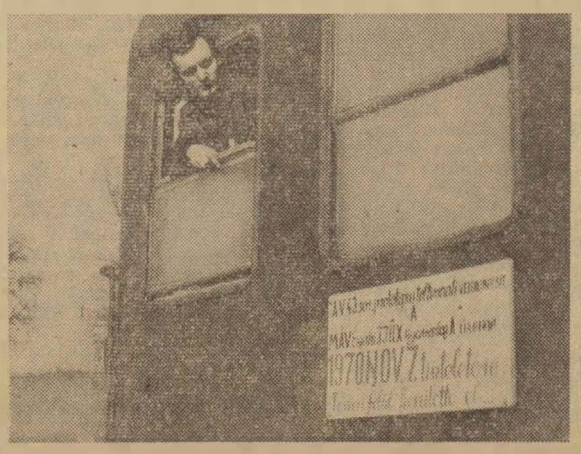
Halmai János

Új vezérlőkocsi villamos-toltvonatokhoz

Az elmúlt rendkívül kemény tél tapasztalatai bebizonyították, hogy a *Ward—Leonard* rendszerű villamosmozdonyok üzemkészsége toltvonati üzemben nem megfelelő. Ez a tény a forgalmi igényeken kívül vontatási szempontból is szükségessé teszi, hogy a tolt vonatoknál alkalmazást nyerjenek a V43 sorozatú villamosmozdonyok. Annál is inkább, mivel azok alkalmasak nagyobb szerelvények nagyobb sebességgel történő közlekedtetésére.

A vezérlőkocsik kialakítását a *dunakeszi járműjavító,* a prototípus elkészítését pedig az *Északi Járműjavító* végzi. Ugyancsak az Északiban kerül sor a távvezérlésre alkalmas V43 sorozatú mozdony átalakítására is.

Az Északi Járműjavítóban a *Landler Jenő* villamos végszerelő csoportot bízták meg a munka elvégzésével. A részleg vezetője *Tolner István* villamosmérnök, *Varga László* irányító művezető és *Mihály József,* a Landler-brigád vezetője, s a brigád tagjai úgy határoztak, hogy *napi tervfeladatukon kívül november 7 tiszteletére elvégzik a mozdony és a kocsik átalakítását.* A munka október elején kezdődött, s 30-án már az 5934 BAT kocsival összehangolt V43. 1136 psz. mozdony méresre kész állapotba került. November 4-én pedig, miután a feszültségpróbákat megtartották, *a mozdony a vezérlőkocsival együtt megkezdte a futópróbát.*



Indulásra készen a vezérállásban
(Laczkó Ildikó felvétele)

Egy gyár és egy állomás együttműködése

Az *apci Qualitál Vállalat* üzeme közvetlenül az apci vasútállomás szomszédságában van. Amilyen közel vannak egymáshoz, olyan jó az együttműködés. A gyár vezetőinek jó vél menye a vasutasok munkájáról. Gyakoriak a közös rendezvények. Az állomás több dolgozója részt vesz a Qualitál Vállalatnál folyó politikai oktatásban. A jó együttműködés következménye, hogy a kocsik ki- és berakása rendben és időben megtörténik. A vállalat külön brigádokat is szervezett a munkaszünetes napokon érkező kocsik kirakása céljából.

Szücs Ferenc
Hatvan

20 éves a társadalombiztosítás szakszervezeti irányítása

Új fejezet a társadalombiztosítás történetében

A FELSZABADULÁS utáni első hónapokban tragikus volt a helyzet. A kórházak, rendelőintézetek nagy része felszerelés nélkül maradt. Gond volt a betegek élelmezése. A társadalombiztosító intézeteknek nem volt pénzük. Ebben a helyzetben kellett újjáteremteni a szociális ellátást, a betegbiztosítást és újjászervezni a társadalombiztosító intézeteket.

A Debrecenben megalakult ideiglenes nemzeti kormány a társadalombiztosító intézetek állami felügyeletét a népjóléti miniszterre bízta. *A szakszervezetek is intézkedtek, hogy a biztosító intézetek megkezdhessék működésüket.* Nehezítette ezt a nagy orvoshiány, a bürokrácia túlméretezett adminisztrációja, a *Horthy-rendszerben* hozott törvények munkásellenes volta.

A biztosító intézetek vezetőségében levő tisztviselők helyére a munkásság képviselői és a szakszervezetek megbízottai kerültek, hogy érvényt szerezzenek a kormány és a szakszervezetek határozatainak. *Az önkormányzatokban a dolgozókat a tagok kétharmad része,* a munkáltatókat pedig egyharmada képviselte. Önkormányzatot kapott a MÁV BBI is.

A társadalombiztosítási szolgáltatások fejlesztését a hároméves terv keretében igyekeztek megvalósítani. A kommunista párt kezdeményezésére kimondták a jelszót: *„Betegellátást minden dolgozónak".* 1947—1948-ban már az MDP határozta meg a fejlődés irányát és 1949-ben az országgyűlés elfogadta a Magyar Népköztársaság Alkotmányát, amely kimondja: *„A Magyar Népköztársaság védi a dolgozók egészségét és segíti a dolgozókat munkaképtelenségük esetén. A Magyar Népköztársaság ezt a védelmet és segítséget széles körű társadalombiztosítással és az orvosi ellátás megszervezésével valósítja meg."*

AZ ALKOTMÁNY megszületéséig azonban már jelentősen fejlődött a betegségi ellátás. A gyógykezelésre való jogosultságot kiterjesztették a gümőkóros betegekre. A családtagok kórházi ápolásának időtartamát *42 napról felemelték 60 napra. Felemelték a szoptatási segélyt, a terhességi-gyermekágyi segély, a temetkezési segély összegét.* A nyugdíjbiztosítási juttatásokat a forint bevezetése után emelték.

A Szakszervezetek XVII. kongresszusának is egyik fő témája a munkából kiöregedett dolgozók megélhetésének biztosítása a népgazdaság lehetőségeitől függően, Az addigi átmeneti jellegű intézkedések, valamint a társadalmi és gazdasági fejlődés *szükségessé tették az egységes, szocialista jellegű társadalombiztosítás létrehozását.*

Ennek szervezeti feltételei 1950-re alakultak ki. A feltételek megteremtésében nagy szerepe volt a szakszervezeteknek, amelyek már a felszabadulás előtt is rendszeresen foglalkoztak a társadalombiztosítással. A *Szakszervezeti Tanács* már az 1946 októberi ülésén hangoztatta a társadalombiztosítás egységesítésének szükségességét. Bár a társadalombiztosítást a *Népjóléti Minisztérium* irányította, a Szaktanács is bekapcsolódott a fejlesztésért vívott harcba. *Az egységesítési tervek azonban hosszú ideig nem valósultak meg, mert azt a különböző biztosító intézetek is ellenezték és a többpártrendszer idején nem tudott egységes álláspont kialakulni.*

A FORDULAT az MDP megalakulása után következett be, *amikor a párt programnyilatkozatában kijelentette, hogy a szociálpolitikai intézmények irányításában a szakszervezeteknek kell döntő befolyást kapni.* Ez a programnyilatkozat képezte azután az alapját a biztosító intézetek összevonásának és átszervezésének, melyet a szakszervezetek XVII. kongresszusa is magáévá tett.

Első lépésként a MABI és OTI egységesítésére került sor 1949-ben. További lépés volt az OTBA beolvasztása, melynek fontosságát a szakszervezetek XVII. kongresszusa külön is kiemelte.

Ezt követően egymás után olvadtak be az OTI-ba a különböző biztosító intézetek. Jelentős lépés volt még az államosított vállalatok elismert vállalati nyugdíjpénztárainak az állami vállalatok központi pénztárába történt beolvasztása 1948-ban. Lényegében, mint önálló biztosító intézet, csak a *MÁV Betegségi Biztosító Intézet* maradt meg.

Az óriássá nőtt OTI szervezeti irányítása és fejlesztése elsősorban a kormány és a Szakszervezeti Tanács feladata volt, azonban a különböző államhatalmi szervek is beleszóltak. *Az önkormányzati szervek tevékenysége formálissá vált.* A több helyről kapott irányítás zavarta az OTI vezetését. Megérett a társadalmi, politikai és gazdasági helyzet arra, hogy a társadalombiztosítás irányítása egy kézbe kerüljön. *Az Elnöki Tanács 1950. évi 36. számú törvényerejű rendelete alapján az állami társadalombiztosítás igazgatását 1950. október 1-től a Szakszervezetek Országos Tanácsa vette át.*

A SZOT irányítása alatt megszervezték a *Szakszervezeti Társadalombiztosítási Központot* (SZTK). A társadalombiztosítási helyi feladatai a megyei társadalombiztosítási szervek hatáskörébe került. A társadalombiztosítással kapcsolatos mindazok a hatáskörök, amelyek eddig a népjóléti minisztériumhoz tartoztak, a SZOT elnökségét illették meg. Az ügyviteli feladatok ellátásába az üzemeket is bevonták.

A *Magyar Államvasutak,* továbbá a *Győr—Sopron—Ebenfúrti Vasút* dolgozóinak társadalombiztosítással kapcsolatos feladatát a *Vasutasok Szakszervezete vette át a MÁV BBI-től* és az igazgatási tennivalókat a SZOT irányításával látja el ma is.

Ezután alakultak meg a SZOT és az érdekelt szakszervezetek megbízottaiból a társadalombiztosítási bizottságok és tanácsok, amelyek ellenőrzik és segítik a helyi szervek munkáját.

A szakszervezeti társadalombiztosítás létrejötte új fejezetet nyitott a magyar társadalombiztosítás történetében. Az elmúlt 20 év azt bizonyítja, hogy a társadalombiztosítás lenini elképzeléseinek megvalósítása jó kezekbe került.

TOVÁBB ERŐSÖDÖTT a társadalombiztosítás szervezeti egysége, a *Tanácsköztársaság példája alapján megszűnt a társadalombiztosításban is az osztályok megkülönböztetése,* fejlődött a betegségi biztosítási ellátás és a nyugdíjbiztosítás szolgáltatásainak mértéke és színvonala. *Az elmúlt 20 év alatt olyan eredményeket értünk el, amely világviszonylatban is az elsők közé emeli a magyar társadalombiztosítást.*

A további fejlődés lehetőségei adottak. Az elérendő cél világos. Az ország mindenkori gazdasági jólétének emelkedésével párhuzamosan, a rendelkezésre álló anyagi eszközök tervszerű felhasználásával céljaink meg is valósíthatók.

Dr. Kiss Ferenc

Fedett teherkocsik Csehszlovákiából



Az autódaru az eltolható tetőn át emeli be a ládákat a fedett kocsiba.
(Laczkó Ildikó felvétele)

A MÁV a negyedik ötéves tervben *több, mint 10 milliárd forintot fordít a járműpark korszerűsítésére.* A teherkocsipark 13 500 új vagonnal bővül. A tervek szerint újból megkezdődik a vagonok hazai gyártása, de az új teherkocsik nagy részét külföldről szerzik be. E tekintetben *új beszerzési piacnak számít Csehszlovákia,* ahonnan a NIKEX Külkereskedelmi Vállalat 600 darab kéttengelyes fedett kocsit vásárolt a MÁV részére.

Az első két fedett kocsit a NIKEX és a csehszlovák Strojexport képviselői november 3-án, a *Nyugati pályaudvaron* ünnepélyesen adták át a MÁV vezetőinek. Az új kocsi szóródó anyagok, vegyszerek, műtrágya, mész, cement, törékeny áruk, zsákba, kartondobozokba csomagolt termékek szállítására kitűnően alkalmas. Tetőszerkezete két részből áll, eltolható, így a teljes ki- és berakás gépesíthető. Buktatóberendezés segítségével az ömlesztett anyagok például néhány perc alatt kiüríthetők anélkül, hogy kézi erőre szükség lenne.

A közösség segített

Remete Imre a soproni pályafenntartási főnökség dolgozója egy szép, kétszobás házat épített a régi, rozzant ház helyett. Tudjuk, hogy nagy sok vasutas épít házat saját erőből és a közösség jóvoltából is, s bizony mindegyikről nem tudunk a nyilvánosság előtt szólni. Ez az eset azonban azért kívánkozik a nyilvánosság elé. mert úgy érezzük, hogy nagyon alapos és megfontolt döntés alapján, *a legrászorultabbnak segített a szombathelyi igazgatóság.*

Az történt ugyanis, hogy Lövő mellett a 32-es őrház megüresedett, leselejtezésre került. Többen is kérték a lebontását, hogy az ott levő anyagot felhasználhassák. A minden részletre kiterjedt *környezettanulmány után* a szombathelyi igazgatóság és a soproni pályafenntartási főnökség vezetői úgy döntöttek, hogy a 32-es őrház bontott anyagát Remete Imre fiatal pályaőrnek adja, ugyanis ahol ő lakott, a ház nedves, egészségtelen volt.

Az új, kétszobás házat hamarosan birtokba veheti Remete Imre és családja.

Perlaki Gyula

Kocsikat kér egy új üzem

A *Könnyűbeton- és Szigetelőanyagipari Vállalat* új létesítmény Tapolcán. Gyártmányai, a különféle szigetelőanyagok nélkülözhetetlenek az építőipar számára. A fiatal üzem munkásai szorgalmasak. Raktáraik máris telve vannak perlittel. Sőt az utóbbi időben kénytelenek az udvar nagyrészét is raktárnak használni, *mert nem kapnak elegendő vagont a szállításhoz.* Naponta legalább 12 fedett kocsira lenne szükségük. Ezzel szemben csak két-három kocsit kapnak.

Küszöbön a tél, a korszerű építőipar nem nélkülözheti a szigetelőanyagokat. A gyár vezetői és munkásai a vasút segítségét várják.

Bognár Károly
Tapolca

A javaslat lényege, s célja a fontos

Az újítás fogalmának meghatározói közé tartozik többek között a műszaki, vagy üzemszervezési jelleg, a viszonylagos újdonság. Nagyon tanulságos az újítási jelleg vizsgálatáról *Hartai Géza* és *Palla Ferenc* újítási javaslata.

Csór-Nádasladány állomás felvételi és biztosító berendezési épület építési munkáinál nagy mennyiségű feltöltést kellett alkalmazni. A feltöltésnek vízáteresztőnek, tömörnek, és teherbírónak kellett lennie, ezért a tervező a MÁV cikklistában 25 Ft, köbméter egységárral szereplő betonkavicsot írt elő, melyet nagyobb távolságról vasúton kellett volna szállítani.

A feltöltési és zsaluanyag hiánya a munkát akadályozta volna, ezért *az újítók közúti szállítással, helyileg beszerezhető feltöltési anyag alkalmazását javasolták.* A beruházó és a tervező a helyi anyagot a minőségi követelmények figyelembevételével jónak minősítette és alkalmazásához hozzájárult.

A *MÁV Magasépítési Főnökség* mivel korábban *Almásfüzitő* állomás építésénél a feltöltési munkák elősegítésére már fogadott el olyan újítást, ahol azonos minőségű feltöltésű anyag szállításának megváltoztatását javasolták, *a MÁV Vezérigazgatóság elvi állásfoglalását kérte.* A kérelem — az újítási javaslat felterjesztése nélkül — lényegében a helyi erőkkel való helybeli szállítást hangsúlyozta ki a vasúti szállítás helyett, mert a korábban már újításként hasznosított javaslatnak ez volt a lényege.

A szakosztály az 57/1967. (XII. 19.) Korm. sz. rendelet és a VUSZ szellemében — a javaslat lényegét nem ismerve — a feltett kérdésre helyesen azt válaszolta: *ilyen esetben viszonylagos újdonság nem állapítható meg.* A főnökség ezen állásfoglalás alapján a javaslatot annak ellenére, hogy megvalósult, nem ismerte el újításnak.

Az újítók az elutasító határozat miatt a szakszervezethez fordultak. A Vasúti Főosztályon elfekvő ügyirat, valamint a főnökségen tartott megbeszélés is csak *a szállítás és nem a két anyag közötti különbségre irányította a figyelmet,* így a szakszervezet részéről sem kezdeményeztük a javaslat felülvizsgálatát.

Az újítók azonban nem nyugodtak bele a szakszervezet állásfoglalásába, hanem újabb vizsgálatot kértek. Egy újabb megbeszélésen tisztázódot a javaslat lényege. Az újítók ugyanis *nem azonos feltöltési anyag helyi szállítását, hanem egy olyan helyben fellelhető anyag alkalmazását kezdeményezték, mely a tervben előírt követelményeknek megfelel.*

A javaslat műszaki jellegű, mert két anyag helyettesítésén van a lényeg, a viszonylagos újdonságot pedig nem a helyi és a vasúti szállítás alkalmazásában kell vizsgálni, hanem abban, *hogy a tervezett anyagot helyettesítették-e már a javasolt anyaggal.* Erre a kérdésre pedig csak nemmel lehet felelni.

Az újítók és az újítást elbírálók nagyon sokszor nem a javaslat lényegét, a célját, hanem annak csak egy részletét elvonatkoztatva vizsgálják, mely sok esetben helytelen következtetés levonásához vezethet. Mindig a javaslat céljából, a megoldás lényegéből kell tehát kiindulni. Tanulságul szolgálhat az is, hogy az újítóknak megalkuvás nélkül kell harcolni igazukért.

A javaslat körüli vita még nem zárult le, de a lényeg megismerése elő fogja segíteni az újítás mielőbbi érdemleges lezárását.

S. J.

Időben megállt a gyorsvonat

— *Álljon meg a gép a csarnok kettőn...!* — hangzik a figyelmeztetés a *Nyugati pályaudvar* hangszóróin keresztül. Közben vészt jelentő módon lengenek a vörös zászlók, mert a V. 43 1135 számú villanymozdony engedély nélkül mozog előre a behaladó 7707-es makó—hódmezővásárhelyi gyorsvonatot veszélyeztetve.

Óriási a riadalom! Aztán *Ger Mihály* térfelvigyázó, *Fazekas László* forgalmi szolgálatvezető, *Kelényi György* térfelvigyázó és *Pásztor Mihály* váltókezelő éber szolgálata eredményeként — még időben — megáll a gyors és a veszedelmet jelentő gép is.

Beláthatatlan következménnyel járó balesetet hárított el a négy éber vasutas. Az történt ugyanis, hogy a csarnok II. vágányára korábban bejáró 2615 számú vonat villanymozdonyvezetője, miután szerelvenye új vonattá alakulva 10 órakor kihalad*t, öntevékenyen, vágányhatárig előre akart menni, de valamilyen okból a fékberendezése elromlott és nem tudott megállni.* Ugyanebben az időben a gép vágányútját érintő irányban szabályosan, jelzővel le volt fogadva a 7707-es gyorsvonat

Pillanatokon múlt a dolog. Ha csak valamivel később veszik észre a mozgó gépet, vagy csak egy pillanatra is megfeledkeznek a közeledő gyorsvonatról. nagy baj történhetett volna. *De az I. számú állítóközpont dolgozóinak helyén volt az eszük és a szívük.*

Éber és példamutató szolgálatukat a *budapesti igazgatóság vezetője* — megosztva — *9000 forinttal* jutalmazta.

— lyf —

A véradásban is példát mutatnak

A *szombathelyi járműjavítóban* ez évben ugrásszerűen megnőtt a véradók száma. Az üzemben három éve tart a helyszíni véradás. 1968-ban 184, 1969-ben 224 dolgozó adott vért. Az idén az első negyedévben 26, a második negyedévben 78, az október 16-án megtartott véradás alkalmából pedig a 256 jelentkezőből 236-an adtak vért az üzemben.

Az önkéntes véradók számának növekedésében az orvosi oktatás és vetített képes tájékoztatók mellett nagy részük van a szocialista brigádok tagjainak, akik közül többen személyes példamutatásukkal nagy hatással voltak munkatársaikra.

Cserháti Kálmán

Fiuk lett és Péter a neve

A szülők nem voltak odahaza. A gyerekek felügyelet nélkül, szabadon játszottak a vasúti őrház szomszédságában. A fiúk a híd alá szaladtak, és ott indián módjára hallgatták, jön-e a vonat. Erzsike tizennyolc hónapos volt, amikor kitotyogott a „nagyobbak" után. Ő nem ment messzire. A két sínszál közé ült. Ösztönösen összehúzta magát, amikor kocsik gurultak fölötte. Aztán megúnta a várakozást. Elindult kúszva kifelé, s bekövetkezett a tragédia. A négykézláb mászó gyerek karjait levágta a vonat.

Az eset 18 évvel ezelőtt, a 9-es őrháznál, Aszód és Balassagyarmat között történt. Közben Dallos Erzsikéből Erzsébet lett. Lábbal tanult meg írni, fésülködni, kézimunkázni. Hihetetlen lelkierő van benne. Elvégezte a nyolc általánost és a négy gimnáziumot is. Csak az érettségi van hátra.

*Erzsi egy szép napon művégtagot kapott, kezére fehér keszty*ű *került. Sok fiú megfordult utána, hiszen bájos, kedves mosolya és megnyerő külseje volt A szép arcú lány senki előtt sem sejtette, hogy karok nélküli. Ki tudta róla, hogy fehér keszty*ű*s művégtagot takarnak.*

Az elmúlt évben, amikor Erzsi kórházba került, s művégtagot kapott; ott ismerkedett meg — három hónapi együttlét alatt — Tóth József vasutas dolgozóval, aki Nyíregyházán vesztette egyik lábát sínhegesztés közben.

Az ismeretségből házasság lett. Egy évvel ezelőtt esküdtek, s Gödöllőn, a Szabadság tér 15-ben kaptak lakást.

A fiatal asszony Gödöllőn, a MÁV Józsefvárosi Pályafenntartási Főnökség V. gépesített mozgó pályafenntartási szakaszának létszámában van. A nyáron került oda. A férj a MÁV Géptelep Kőér utcai telepén dolgozik.

Anyai örömök táplálták az ifjú asszonyt, amíg eljött a nagy pillanat, és szeptember 21-én megszületett a várva várt gyermek a gödöllői városi kórházban.

Nehéz helyzetükben Péter lesz a kapocs, amely betölti majd ábránd-világukat. Ma így élnek hármasban a gödöllői kis lakásban.

Csiba József

Csengeri mérleg:

Kilencvenöt nap alatt 95 ház

Amit a pusztító árvíz után csak kevesen hittek: *valóság lett.* Sokan még ma is alig mernek szembe nézni makacsul kimondott hitetlenségükkel. Ám az ígért házak ezerszámra állnak a Szamos-közben, s ezek közül kilencvenötöt éppen a vasutasok építettek. *Átadásukra november 10-én került sor Újcsengerben.*

A település egyik útvonalát *Új Élet* utcának nevezték el a beköltözők, egy másik utca névadójául *Jókai Mórt* választották. E két utca találkozásának sarkán állították fel az átadási ünnepség vörös-drapériás emelvényét. A szemközti ház homlokzata aranybetűs márványtáblát visel. Felirata sokáig emlékezteti majd az itt élő, járó embereket egy tragikus, majd hősi időszakra:

„Az 1970. évi árvízkárok pótlására a vasutas dolgozók társadalmi összefogásával felépített lakóházak átadásának emlékére állította a Vasutasok Szakszervezete és a MÁV Vezérigazgatóság".

Az átadási ünnepségen megjelent *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója, *Szabó Antal*, a vasutas szakszervezet főtitkára, *Tóth Kálmán*, az Építési- és Városfejlesztési Minisztérium újjáépítési biztosa, *Szegedi Nándor*, a debreceni igazgatóság vezetője, *Lovász Imre*, a vasutasszakszervezet debreceni területi bizottságának titkára, *Jenei Lajos* Csenger nagyközség tanácsának vb-elnöke.

A vasutas építők nevében *Dézsi Zoltán*, a MÁV Debreceni Építési Főnökség vezetője tett jelentést Rödönyi Károlynak az elvégzett munkáról, majd a miniszterhelyettes a vasutasok árvízi és újjáépítési helytállását méltatva átadta a lakásokat a községi tanács jelenlevő képviselőjének.

A házakba beköltöző árvízkárosultak nevében *Ari István*, a helybeli Lenin Tsz főkertésze mondott köszönetet.

Az ünnepség végén megjutalmazták az építésben kitűnt vasutasokat.

Sarló, kasza és egy jegyzőkönyv

A kiáradt folyók még vissza sem húzódtak a medrükbe, amikor *Papp Lajos* műszaki intézőt, a debreceni igazgatóság építési és pályafenntartási osztályának magasépítési csoportvezetőjét a vezérigazgatóságra rendelték. A fiatal, 35 éves, de már tizenhat esztendeje a vasútnál dolgozó szakemberrel közölték, hogy reá bízzák a MÁV által *Csengerben* felépítendő házak építési munkálatainak vezetését.

— *Ez június 26-án történt* — emlékezik most is pontosan a dátumra.

Azonnal a helyszínre utazott. Három nappal később, június 29-én megnyílt Csengerben a KISZ első ifjúsági építőtábora, s az odaérkezett csaknem 400 fiatalt szintén Papp Lajos irányítása alá helyezték. Hamarosan jöttek vasutasok és katonák is az ország minden részéből. Ám ennek ellenére, *merész, szinte fantasztikus álomnak tűnt, hogy alig három hónap leforgása alatt minden ház tető alatt legyen,* és megvalósíthassák a 16 millió forintos beruházást — a semmiből.

— *Csakugyan azt mondhatjuk, hogy a semmiből* — bólint az építésvezető. — *Itt, ahol most az új utcasarok állnak, semmi nem volt, csak hullámzó gabonatáblák, illetve füves rétek és néhány fa.* Az építők munkája kaszálással kezdődött. Akinek nem jutott kasza, az sarlóval állt neki, hogy utakat vágjunk a gabonában és megtalálhassuk a tervrajzokon kijelölt házhelyeket.

Közben történt még valami. Egy rendkívül fontos aktus a megbízatása után.

— *Mielőtt az építkezést megkezdtük volna, a MÁV és a vasutasok szakszervezetének megbízottaival felkerestük a Nyíregyházán székelő újjáépítési kormánybizottságot. Megállapodtunk abban, hogy hány házat építünk fel — először nyolcvanról volt szó, azután 94-ről, végül 105 lett az igény* —, amit el is vállaltunk —, de feltételként kikötöttük és jegyzőkönyvbe foglaltuk, hogy a *Szabolcs—Szatmárban* árvízkárokat szenvedett vasutasok házát ugyanígy, határidőre újjáépítik a területileg illetékes kivitelező vállalatok. S ezt az újjáépítési kormánybizottság, a tanácsokkal és a kivitelezőkkel együttműködve garantálja. A jegyzőkönyv egyik aláírója az Építési- és Városfejlesztési Minisztérium képviselője, *Tóth Kálmán* miniszteri biztos volt.

A munka tehát elkezdődött.

— *A fő célkitűzésen belül az építésvezetőség meghatározta, hogy szeptember 30-ra minden háznak tető alatt kell lennie, egy hónappal később pedig — az eredetileg vállalt 95 háznál — az összes külső- és belsővakolásnak, valamint a belsőtéri aljzatbetonozásnak is el kell készülnie.* Ezzel szemben a dolgozók pótvállalásainak teljesítéseképpen október végére hetven épületben már a padlóburkolás is elkészült, 80 házban végeztek az üvegezéssel. Huszonötben pedig a mozaiklapokat is lerakták — terven felül. Mindezt úgy, hogy közben az építési szerződések csak lassan, vontatottan „kerültek tető alá", sőt az utólag vállalt tíz ház közül háromra még ma sincs szerződés.

— *A legelső erőpróbát az építésvezetőség központjától és a 300 vasutast, valamint a 400—420 katonát befogadó százhúsz vasúti lakókocsi Csengerbe telepítése képezte.* Ezek a járművek nem maradhattak az állomás vágányain, hiszen az építési anyagokat hozó vagonoknak is szűk volt a hely — mondja Papp Lajos. — *Kocsijainkat tehát kiemeltük a futballpálya melletti térségre,* s ezekben berendeztük az emberek szállását, a konyhát, a fürdőt, a raktárakat, sőt még kultúrkocsiról is gondoskodtunk. Közben egymásután érkeztek a gépek, berendezések az ország minden részéből, *s az építkezés színhelyén a munka ténylegesen július 13-án kezdődött el.*

Az építésvezetőség központjától viszonylag túlságosan messze, mintegy 5—6 kilométerre fekszik a felépített lakótelep. Hogyan tudták áthidalni a távolságot?

— *Kezdetben gyalog jártunk, később már gépkocsival szállítottuk a munkásokat* — hangzik a válasz. — *A munkaidő reggel 6-tól este 7 óráig tartott.* Mi, az építkezés vezetői, persze, nem szakadhattunk el az adminisztrációs munkától sem, ezért naphosszat pendliztünk az építkezés helye és a központ között. Ekkor *Szegedi Nándornak*, a debreceni vasútigazgatóság vezetőjének személyes intézkedésére *URH-rádió adó-vevő berendezést kaptunk.* Ezáltal állandó összeköttetést tarthattunk fenn a központ és a munkahelyek között, sőt útközben, a „parancsnoki" gépkocsiból is bármikor érintkezésbe léphettünk az építkezés helyszíni irányítóival.

„Az egész vasutasságot mögöttünk éreztük"



Ahol ez a villany- és vízvezetékkel, kövesúttal ellátott utca felépült, júniusban csak füves rétet és néhány akácfát találtak az építők. Az utcát ők még most is Fasornak nevezik.

A rádiótelefon csupán egyetlen szimbóluma annak a gondoskodásnak, segítőkészségnek, amelyet a MÁV illetékes vezetői, szakszervezeti és más tömegszervezeti testületei tanusítottak iránt unk — magyarázza Papp Lajos. — Mondhatnám: *mi, akik mindvégig itt dolgoztunk, az egész vasutasság figyelmét, aggódását, tenniakarását magunk mögött éreztük.* Enélkül talán nem is tudtunk volna megbirkózni az óriási feladattal.

A budapestiek kezdték, majd felváltották őket a szegediek és a miskolciak. Azután a szombathelyiek következtek. Legutóbbi látogatásunkkor, ismét a budapestiek és pécsiek 150—160 főnyi brigádját találtuk az építkezéseken.

Beszélgetés közben az építésvezető neveket sorol. A szombathelyiek közül megemlíti *Szandi László*t, az igazgatóság tervosztályának dolgozóját. Csoportvezetői teendőket végzett Csengerben. egészen kiválóan. A *MÁV Tervező Intézet* 18 tagú brigádja — segédmunkát végző, habarcsot keverő mérnökök, technikusok kollektívája — szintén dicséretet érdemel. S folytatódik a hosszú lista. Szóba kerülnek a MÁV tisztképzőről ide irányított fiatalok, köztük *Jovan György* és *Kárpi Béla*, akik művezetői feladatot láttak el az építkezésen. *Lencsés Lajos* százados, *Gulyás István* alhadnagy és a vezetésükkel itt dolgozó katonák. A „hangyaszorgalmú mindenes"-nek titulált *Braun Pál.* a budapesti építési főnökségtől ide vezényelt anyagátvevő és beszerző, fáradságot nem ismerő, lelkes munkáját is nagyra értékelik az építésvezetőségen. A felsorolásból a gépkocsivezetők és a gépkezelők sem maradnak ki. A sofőröknek például — azon túl, hogy sem ünnepük, sem vasárnapjuk nem volt — hajnali fél öttől este nyolcig tartott a munkaidejük. Őket zömmel a budapesti Kőér utcából, a MÁV Építési Géptelep Főnökségéről irányították ide. Közéjük tartozik *Barcsai Jenő* és *Bartha Jenő*. Sokat fáradozott *Kovács László*, a szentesi építési főnökség gépkocsivezetője is, aki például októberben egyetlen napot sem töltött otthon, a családjánál.

A debreceniekről külön is szó esik, hiszen ők adták a legtöbb szakembert.

— *Illyés András műszaki főintéző, a debreceni MÁV Építési Főnökség II. számú építésvezetőségétől került ide. Papp Lajosnak ő volt mindvégig a helyettese, legközvetlenebb munkatársa* — halljuk *Dézsi Zoltántól*, a főnökség vezetőjétől. Egyébként Dézsi Zoltán is gyakori látogató volt Csengerben az elmúlt hónapok alatt. Ezen kívül közvetlen megbízottja révén, *Kulcsár József*, műszaki főcsoportvezetőn keresztül állandóan tartotta Papp Lajossal a kapcsolatot. — Ugyancsak építésvezetői munkakört látott el *Sarkadi András* intéző, és főművezetői megbízatását hozzá hasonlóan, kiválóan oldotta meg *Demkó Mihály.* A csoportvezetők közül a már nyugdíjazás előtt álló *Kiss Zoltán*, valamint a debreceni déli pályafenntartási főnökség V-ös szakaszáról vezényelt *Balogh Sándor* vizsgázott nagyszerűen.

Kiss Zoltán például az állomás szomszédságába telepített központi ács- és vastelepet vezette, ahol az összes ház tetőszerkezetét és előregyártott zsalutábláit készítették. Balogh Sándor pedig a központi habarcstelep dolgozóinak munkáját irányította, majd a vakolási munkák megkezdése után ő szervezte és mozgósította a vakolóbrigádokat.

Naponta egy ház

Vajon mondhat-e valamit az olvasónak, hogy fogalma legyen e néhány hónap megfeszített munkájáról: mennyi anyagra volt szükség az elkészült házakhoz?

— *Beépítettünk 1,6 millió kisméretű téglaegységnek megfelelő falazóanyagot, tizenegyezer köbméter betonkavicsot és homokot, nyolcezer mázsa cementet, 1200 köbméter fa- és fűrészárut* — jegyzi meg az építésvezető.

A munka ütemét pedig érzékelteti, hogy az előkészületek befejezésének időpontjától számítva, végeredményben mindennapra jutott egy lakóépület teljes elkészítése. *Kilencvenöt nap alatt, 95 ház* — nem akármilyen teljesítmény!



A december 15-ig felépülő újabb tíz ház egyikénél a napokban láttak munkához az ország különböző területéről érkezett vasutasok.

(A szerző felvételei)

De milyenek is ezek a házak? S kik költöztek be a november 10-i átadás után?

A házakat — amint járjuk az új település utcáit —, igen tetszetősnek találjuk. Legtöbb — pontosan 42 lakás —, az úgynevezett Sz—8-as típusterv alapján készült. Kétszobásak, konyhával, kamrával. fürdőszobával. Még praktikusabb elrendezésű a T—3-as, amiből húszat építettek a vasutasok. Ezek a házak is két nagy szobát, tágas fürdőszobát, kamrát. előszobát, verandát foglalnak magukban, de a konyhájuk olyan, hogy az étkező, valamint a főzőkonyhai rész együtt is, külön is használható. Kétszobásak még a T—4-es és a T—5-ös típusú házak — ezekből egy tucatnyi készült —, a többi lakás pedig bármikor bővíthető egyszobás, de ezek között is csak a nyolc C—1-es típusúban nincs fürdőszoba.

A beköltözők a Csenger nagyközséghez csatolt falvak lakói közül, vagyis a Szamos túlsó partjáról kerülnek ide. *Komlódtótfalu, Nagygéc, Csengöld* semmi nélkül maradt lakossága költözik át Csengerbe. Ezekbe a házakba is, amelyeket a vasutasok építettek és abba a több százba is, melyeket a *Hajdu—Bihar megyei Állami Építőipari Vállalat* és más kivitelezők létesítettek a jókora településen, amit *Újcsengernek* neveznek. A villany-, a vízvezeték és az utak sem hiányoznak már.

Többet tettek, mint ígértek

— *Amit vállaltunk, becsületesen teljesítettük* — mondja Papp Lajos, az építők nevében. S ez bizony nagyon szerény fogalmazás, *mert a vasutasok többet tettek, mint amit vállaltak.* Azt ugyanis már a lakók mondták el, hogy a vasutas építők átadás előtt elvégezték a külső vakolást és a csatornázást is, amit a „civil" vállalatok teljes egészében a tulajdonosokra hagynak. Különben a vállalás mindenütt úgy szólt, hogy a tél beálltáig egy szoba lesz beköltözhető. *Itt azonban valamennyi ház összes belső helyiségét birtokba lehet venni.*

A november 10-i átadással persze, a munka nem ért véget, hiszen a később jelentkezett igénylők részére még tíz házat fel kell húzni.

— Igen, reméljük, hogy az időjárás kegyes lesz továbbra is, s nem akadályozza meg, hogy december 15-ig a tíz házat külső vakolás nélkül átadjuk tulajdonosaiknak — halljuk az építésvezetőtől.

Végezetül megkérdeztük *Kovács Jánostól*, az ÉVM újjáépítési bizottságának munkatársától és *Jenei Lajostól*, Csenger nagyközségi tanács vb-elnökétől:

— Hogyan értékelik a MÁV által adott segítséget, a vasutas építők munkáját?

— Mi, természetesen minden olyan munkahelyi közösség, vállalat, intézmény közreműködését nagyra becsüljük, akik részt vettek az árvízi újjáépítésben — válaszolta az ÉVM képviselője. — Általában mindenütt, az egész Szamosközben nagyszerűen hajtották végre feladatukat. *A vasutasok azonban méginkább rászolgáltak az elismerésre,* hiszen a MÁV csengeri építésvezetőségét kizárólag e lakóházak felépítésére hozták létre és várakozáson felül birkózott meg az előre nem látott problémákkal.

A tanács vb-elnöke ehhez a következőket fűzte hozzá:

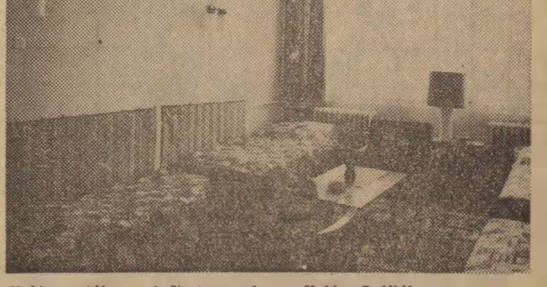
— *Községünk és a környék lakossága nagyon nagyra értékeli a MÁV segítségét, a vasutasok áldozatvállalását.* A munkát öntevékenyen végezték, ezért építés közben keveset tárgyaltunk. Esetleg Papp Lajos építésvezetővel beszéltünk meg egyet s mást, ha szükség volt rá. Külön szeretném hangsúlyozni, hogy a vasutasok kiérdemelték az elismerést azzal is, hogy *mindvégig fegyelmezetten, magatartásukkal másoknak is példát mutatva éltek közöttünk az elmúlt hónapokban.* Az árvízi veszély első perceitől kezdve — a mentés időszakában, majd a közlekedés helyreállításában — egészen az újjáépítésig becsülettel álltak helyt a vasutasok s ezt szívből köszönjük nekik.

Kovács József



Papp Lajos főépítésvezető (balról) rövid megbeszélést tart Barcsai Jenő gépkocsivezetővel és Kurilla Vince főintézővel, aki a pécsi vasútigazgatóság pénzügyi osztályának anyagrevizora, s két hétig brigádvezetőként dolgozott Csengerben

Fiatalok, keressétek fel az esztergomi Volántourist Szállót!



Volán autóbusszal Esztergomba a Volán Szállóba.
A 25 szobás szálló minden ablaka a Kis-Dunára néz.
KETAGYAS SZOBAK! ETTEREM! ESPRESSO! SZOLID ÁRAK!
Csend, nyugalom, új élmény a régi városban,
patinás történelmi keretben.
Mindez húsz lépésre az autóbuszmegállótól,
húsz méterre a Duna partjától.
Részletes felvilágosítás:
VOLANTOURIST VALLALAT
Budapest VI., Lenin körút 98.
Telefon: 314—902, 123—171.
VOLANTOURIST ÚDÜLŐ SZÁLLODA
Esztergom, József A. tér 2.

Melbourne 1956

A vasutas sport negyedszázada az olimpiák tükrében

Szinte napra pontosan 14 éve, 1956. november 22-én, egy csütörtöki napon történt. *Ausztrália*, a legfiatalabb világrész, első olimpiájának megnyitójára tízezrével tolongtak a *melbourne-i* stadionba a nézők, a sportbarátok. A lelátókon és az ülőhelyeken talpalattnyi hely sem maradt, amikor *Edinbourgh* hercege, *Erzsébet* angol királynő férje, tengernagyi egyenruhájában megnyitotta a XVI. nyári olimpiát. Megszólaltak a harsonák, és *Ron Clarke*, a ragyogó képességű ausztrál középtávfutó érkezett be a stadionba a lobogó olimpiai fáklyával és meggyújtotta az olimpiai tüzet, amely ezután, december 8-ig, a játékok végéig égett, hirdetve a békét, a megértést, a népek barátságát: *az olimpiai eszmét.*

Az „igazi" helyzetkép

Bármilyen ünnepélyes, a béke hangulatát árasztó volt a XVI. újkori olimpia látványa, nyugodt békét ígérő a kulisszája, a világpolitikában — sajnos — egészen más volt a helyzet. *Valójában rengeteg bonyodalom előzte meg a melbourne-i olimpiát, amelyet már-már az a veszély is fenyegetett, hogy az 1916., 1940., 1944. évi — elmaradt — olimpiák sorsára jut.* A szuezi konfliktus következtében nagyon feszültté vált a nemzetközi helyzet, emiatt néhány ország — *Hollandia, Svájc, Spanyolország, Egyiptom* és a *Kínai NK* — le is mondta részvételét.

A magyarországi ellenforradalom sem kedvezett az igazi olimpiai eszmének. Az október 23-án kezdődött események derékba törték sportolóink hazai előkészületeit. Nyugtalanul, zavaros politikai helyzetben — több napos késéssel — indultak útnak a csapat tagjai, és így szinte az utolsó pillanatban érkeztek meg. Aklimatizálódásra, az ottani időjárási viszonyok megszokására természetesen nem volt alkalmuk, gondolataik pedig — nyugtalanul — inkább hazafelé szálltak. *Vajon mi lehet otthon, Magyarországon?* A különböző álhírek rejtett szennycsatornákon jutottak el a magyar versenyzőkig.

Csak egy példa: *Csermák József*, a helsinki olimpia kalapácsvető aranyérmese otthon úgy jutott az indulási gyülekező helyre, a tatai edzőtáborba, hogy előzőleg *saját szemével olvashatta halálhírét* egy magyar újságban. A budapesti harcokban vesztette volna életét. Szerencsére a hír nem volt igaz, de nem nehéz elképzelni, hogy a tapolcai vasutas sportoló milyen lelkiállapotban lépett a kalapácsvető „karámba". Hazai eredményeivel — nem kétséges — a dobogó valamelyik fokára is felkerült volna, így azonban *az V. helyezéssel kellett megelégednie, miután csak 60,70 méterre hajította a kalapácsot.*

A vasutas vívók

A helsinki olimpiai rekord megdöntésére, de még csak megközelítésére sem lehetett a magyar csapatnak reménye. Még így is, rendkívüli körülmények között is, *9 aranyérmet szereztek sportolóink, továbbá 9 ezüstérmet, 7 bronzérmet és számos — még értékes pontokat jelentő IV—VI. helyezést.* A 67 ország összetett pontversenyében pedig — az első ízben közösen indult két német csapat mögött — a nem hivatalos pontversenyben az V. helyen végzett.

A hazai vasutas sportegyesületek versenyzői közül számszerűleg kevesebben jutottak az ausztrál kontinensre, mint Helsinkibe. A vívók azonban így is derekasan kivették részüket a világ tiszteletét és elismerését ismét elnyerő magyar sport melbourne-i sikereiből. A győztes magyar kardcsapatban a Bp. Törekvés két vívója, *Magay Dániel* és *Keresztes Attila;* az ezüstérmes párbajtőrcsapatban *dr. Balthazár Lajos, dr. Rerrich Béla* és *dr. Sákovits József* kapott helyet. Dr. Sákovits József a bronzérmes tőrcsapatnak is tagja volt, míg dr. Balthazár Lajos a párbajtőr egyéniben is pontot szerzett V. helyezésével. *Kovácsné Nyári Magda*, a BVSC nagyszerű női vívója idegeit különösen igénybe vették a hazai események. Már az első fordulóban kiesett.

Kellemes meglepetés

A Helsinkiben káprázatosan szerepelt női úszók közül is csak *Székely Évának* sikerült egy második helyezést 200 méteren megszereznie. Kellemes meglepetést keltett a BVSC-s *Gerlach József*, aki a toronyugrásban a negyedik helyen végzett, de csak tizedpontok választották el az érmet hozó harmadik helytől is. Gerlach műugrásban a 8. lett, és itt sem hiányzott sok ahhoz, hogy a már pontot jelentő 6. helyre kerüljön.

A magyar birkózók számos jó helyezéssel segítették elő a melbourne-i magyar sikert, *bár a vasutas birkózók ezúttal kevesebb részt vállaltak.* Igaz, kevesebben is voltak Melbourne-ben, így csak *Hódos Imre* tudott a légsúlyú kötöttfogásúak mezőnyében egy IV. helyet megszerezni.

A magyar vízilabdacsapat fölényes győzelmekkel haladt a döntő felé és nyerte meg a magyar olimpiai csapat számára az utolsó, a kilencedik ötkarikás bajnokságot. A siker részese volt ezúttal is a vasutas vízilabdázó, *Bolváry Antal.*

A hazaérkezés sem volt sokkal simább, mint az elindulás. Az ellenséges propaganda nem szalasztotta el a lehetőséget, hogy kételyeket ébresztő válaszokat adjon az aggodalmas kérdésekre. Néhány magyar sportoló hitt a hamis híreknek és úgy döntött, hogy hazát cserél. De — mondja a költő — *szívet is cseréljen, aki hazát akar cserélni.* Az idegenbe szakadt magyar sportolók közül is mind többen ismerték fel ezt az igazságot. Legtöbbjük hamarosan visszatért Magyarországra és újra megkezdte a kemény munkát, hogy a következő, a római olimpián már ismét a Magyar Népköztársaság színeiben vehesse fel a versenyt a világ legjobbjai ellen.

Vedres József

A nyugdíjasok figyelmébe!

A nyugdíjak évi 2 százalékos emelése a vasutas nyugellátottakra is vonatkozik

Mint ismeretes, a Minisztertanács, a Szakszervezetek Országos Tanácsa és a munkaügyi miniszter előterjesztésére a nyugdíj- és egyéb rendszeres ellátások összegének évenkénti emelésére október 22-én rendeletet hozott. Ennek értelmében *1971. január 1-től a korábban megállapított nyugdíjat és több más ellátást 2 százalékkal felemelt összegben folyósítják.*

A kormányrendelet megjelenése óta a *MÁV Nyugdíj Hivatal* címére naponta nagyon sok levelet kézbesít a posta. A levelek többségében a vasutas nyugellátottak az iránt érdeklődnek, hogy őket érinti-e a kormányrendelet. Tekintettel arra, hogy ezeknek a leveleknek a megválaszolása hosszú időt venne igénybe, megnyugtatásul ezúton is közöljük, *hogy az új kormányrendelet minden nyugellátottra vonatkozik.* A nyugdíj és az egyéb ellátások összegének évente 2 százalékos emelkedése — külön kérés nélkül — automatikusan történik.

A következő életszínvonalpolitika részeként a párt és a kormány arra törekszik, hogy az ármozgások negatív hatását azok se érezzék, *akiket jórészt a szocialista állam tart el, évente immár 13 milliárd forintot juttatva a nyugdíjasoknak.* S miután a nyugdíj és egyéb járulék 2 százalékos emelése 1971 januárjától minden esztendőben bekövetkezik, *a negyedik ötéves terv végéig több, mint 10 százalékkal emelkedik mindenfajta nyugdíj.* Az új kormányrendelet humanizmusát mi sem példázza jobban, mint az a tény, hogy a világon mindössze 15 olyan ország van, amelyben a nyugdíjjogosultak automatikusan emelkedő nyugdíj-kiegészítést élveznek.



A Vasúti Főosztály pártbizottsága és szakszervezeti bizottsága, november 6-án névadó ünnepséget rendezett a főosztály kultúrtermében. A 11 kislány és kisfiú névadóján a szülők, névadók mellett a munkatársak közül is sokan megjelentek.
(Laczkó Ildikó felvétele)

Kiskundorozsma állomás új arca

Az idősebb vasutas dolgozók még jól emlékeznek a kiskundorozsmai szállásvágányra. A felszabadulás után, de különösen az utóbbi 20 év alatt, a régi szállásvágányból Szeged város ipari fejlődését szolgáló, jelentős szerepet betöltő központ lett.

A város nyugati ipari övezete évről évre nagyobb területeket hódít. *Kiskundorozsma* térségében számos új létesítmény született. Ezeket egyre több iparvágány hálózza be. Az iparvágányok forgalma *Szeged rendező-* és *Kiskundorozsma* állomásokhoz kapcsolódik.

Kiskundorozsma állomás mind nagyobb szerepet tölt be. Küszöbön van körzeti pályaudvarrá való szervezése is. *Iparvágányain havonta 594 kocsi rakodik. Az érkezett áruk súlya 50 700 tonna, mely 2171 kocsiban került leadásra.*

Az állomás szeptemberben 1529 óra túltartózkodásért 192 054 forint kocsiállás-pénzt számolt fel a fuvaroztatóknak. Ezenkívül az idegen kocsik után 401 órára 18 636 forint került a vasút kasszájába.

Sziládi Sándor

A szerkesztőség üzeni

Marosán Pál, Kiss János Debrecen; Cserháti Kálmán Szombathely; Pál István Miskolc; Boldizsár Gyula Békéscsaba; Markos József Zalaegerszeg; Pintér Lajos Vácrátót; Szűcs Ferenc Hatvan; Halmai János, Thier-Szabó Rudolf Pécs; Kiss Lajos Alsóőrs: Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Somogyi Sándor Budakalász; Varga András Nyársapát; Vass József Szeged; Végh Józsefné Budapest; Boldizsár Gyula Békéscsaba: Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

A HIVATALOS LAPBÓL

A Hivatalos Lapból a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket:

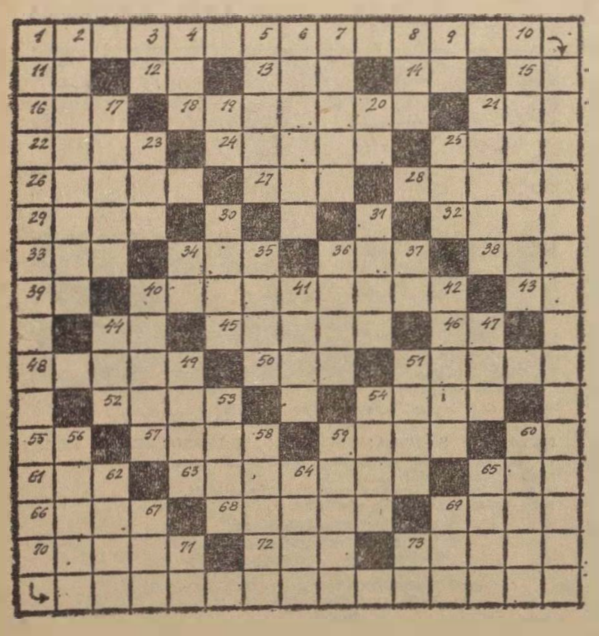
44. számból: 119 001/1970. 3. C. Egyes gépek, berendezések, járművek minősítéséről, az egészséges és biztonságos munkavégzés követelményei szempontjából.

119 720/1970. 11. B. MÁV nyugdíjasok és családtagjaik arcképes igazolványának kiállítása.

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. 1971. március 11—12-én lesz. 11. Zavar kezdete. 12. Római 51. 13. Turku másik neve. 14. Személyes névmás. 15. Kiváló minőség jelzője lehet. 16. Kémiában fellelhető. 18. Palesztin város volt Jeruzsálemtől északra. 21. Sí, idegen nyelven. 22. Török váltópénz. 24. Heves megyei fürdőhely. 25. Időtartam meghatározója. 26. Szellemi munkahely. 27. Az előző szó közepe. 28. Magyar generális, Berlin megsarcolója. 29. Tó Etiópiában. 32. Lakásbérlő. 33. Zúdít. 34. Gabonafélék termése is ez. 36. Tejszínből nyerhetik. 38. Német elöljárószó. 39. Meggyulladt. 40. A magasabb kor alapján való utódlás. 43. Hangtalanul súg. 44. A szamarium vegyjele. 45. Tolna megyei község. 46. Zúg szélei. 48. Tó a Dunántúlon. 50. Komisz része. 51. ... ográfia, életrajz, görögül. 52. Nézi, figyeli. 54. Görög betű. 55. Állóvíz. 57. Jugoszláv folyó. 59. Nyugateurópai folyó. 60. Azonos betűk. 61. Elődje. 63. Visszhangjáról híres szikla a Rajnában. 65. Gyom. 66. ... pin, rendkívül erős méreg. 68. Vízi tündér. 69. Emelő szerkezet. 70. Görög mitológiai alak. 72. Súrol páratlan betűi. 73. Nem derűs.

Függőleges: 1. A vasutasok egyik legfontosabb feladata. 2. Kikötőváros Jáva szigetén. 3. Rangjelző. 4. A gyorsulás egysége. 5. Nógrád megyei község. 6. German-belga néptörzs a Maas mentén. 7. Süteményfajta is lehet. 8. Fürdőhely az NSZK-ban. 9. Zivatar kezdete! 10. Mesterkedő. 17. Ceruzát. 19. Nyugati hírügynökség rövidítése. 20. Buda közepe. 21. Francia város. 23. Becézett női név. 25. Vízi állat. 30. Portugál folyó. 31. ... Hari, világszerte ismert kémnő. 34. Nem tegnap. 35. Sziget Málta közelében. 36. Kalandjait Kodály zenésítette meg. 37. Bánat. 40. Latin anya. 41. Európai főváros. 42. Rosta. 44. Mint 72. vízszintes. 47. Portugál gyarmat Indiában. 49. Sziget a rigai öböl bejáratánál. 51. Csecsemő. 53. Görögkeleti szentkép. 54. Jugoszláv város. 56. A régi Róma kikötővárosa. 58. Régi mértékegység. 59. A jó beföttre mondják. 60. Foglalkozás a vasúton. 62. Lerogy a végek nélkül. 64. Keverten jár-e? 65. Bács megyei község (ék. fel.). 67. Toboz a közepén. 69. Végtelenül dotál! 71. Eke kétharmada. 73. A bizmut kémiai jele.



Beküldendő: vízszintes 1. és függőleges 1. Beküldési határidő: december 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Törvény a negyedik ötéves tervről.

Egy-egy könyvet nyertek az 1970. évi 20. számunkban megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Szűcs János. Hatvan MÁV-állomás. Juhász József. Novaidrány. Bodrogi János. Tápiószecső MÁV-állomás. Kiss Istvánné. Pannonhalma MÁV-állomás. Bányai Pálné, Bp. II., Kandó Kálmán u. 6.

ÁRUFELADÁS



— Értem, az őszi küldeményeket külön fektessem fel.
(Gerse László rajza)

HÍREK

— **Menetjegyiroda.** Az utóbbi hónapokban fellendült a forgalom a MÁV zalaegerszegi menetjegyirodájában, amelyet két évvel ezelőtt hoztak létre. A harmadik negyedévben például havonta átlagosan 4200 jegyet adtak el, közte 1500 darab helyjegyet és 120 nemzetközi forgalomra szóló jegyet.

— **Megtorolták a sztrájkot.** A Japán Államvasutak igazgatósága megtorlással élt 574 dolgozójával szemben, mert részt vettek a szeptemberi sztrájkokban. Negyven dolgozót elbocsátottak, 270-nek csökkentették a fizetését, a többit pedig megrovásban részesítették.

— ÖREGEK NAPJA. A kecskeméti MÁV kultúrotthonban 135 vasutas nyugdíjas vett részt azon a találkozón, melyet az öregek napja alkalmából rendeztek. A részvevőket Feleki Pál, a kecskeméti pályafenntartási főnökség vezetője, a vasutasszakszervezet elnökségének és központi vezetőségének tagja köszöntötte.

— **Öt újabb vonalon vették fel a villamosüzemet a Német** Szövetségi Köztársaságban. Hamarosan befejeződik a villamosítás Augsburg és Essen környékén is. Ezzel a DB villamosított vonalhálózatának hossza megközelíti a 8600 kilométert.

— KÖNYVKIÁLLÍTÁS. A műszaki könyvnapok keretében, október 19—24. között, kiállítást rendeztek a miskolci járműjavító tanácsterében. A jól sikerült kiállítást tudományos műszaki filmvetítéssel zárták.

— **„Komfortwagen."** Ezt az elnevezést kapta az az új személykocsi, amelyet az osztrák jenbachi vagongyár készít az ÖBB részére. A kocsi négy kisebb és két nagyobb fülkéből áll, melyekben klímaberendezés, hideg és meleg vízzel ellátott mosdókagylók, tükrök találhatók. A „kényelemvagon" abból a célból készült, hogy a nagyobb távolságokon közlekedő expresszvonatokon az utasoknak vonzóvá tegyék az utazást.

— **GRILLEXPRESSZ.** A francia vasútak 40 önkiszolgáló bisztrókocsit, grillexpresszt szereznek be. Minden új bisztrókocsiban van egy 10 asztalt magában foglaló étkezőrész, egy kávézó és egy konyharész.

— **Csökkent a kocsitartózkodás.** Alsóőrs állomás dolgozói a X. pártkongresszus tiszteletére célul tűzték a kocsitartózkodási idő csökkentését. A tervet 111 százalékra teljesítették. A rakottan érkezett kocsik gyors kirakásában az állomás szabadnapos dolgozói is sokat segítettek.

— **Élénk honvédelmi tömegmunka** folyik a Miskolc-Tiszai pályaudvaron. A forgalmi utazószemélyzet lövészcsapatai egy negyedik és egy ötödik helyezést értek el Miskolc város honvédelmi összetett bajnokságán.

Kérem a v. Budai Önkéntes Ezred vasutas bajtársait, hogy 1970. december 6-án (vasárnap) de. 10 órakor, a Belvárosi Kávéházban, (Bp. V., Szabadsajtó u. 5.) tartandó bajtársi összejövetelen megjelenni szíveskedjenek! Buru János dr. B. Ü. E.-ügyintéző. Bp. X., Teherkocsi utca 10/C. Telefon: üzemi: 65—54, városi: 349—136.

MAGYAR VASUTAS

a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
Budapest VI., Benczúr utca 41.
Telefon, városi: 229—872,
üzemi: 19—77
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest VII., Rákóczi út 54.
Telefon: 224—819
Felelős kiadó: Gábor Márton,
a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Új csekkszámunk: MNB 215—11 859
1970. XII. 31-ig a régi csekk is felhasználható!
Szikra Lapnyomda

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XIV. ÉVFOLYAM, 23. SZÁM — Ára 40 fillér — 1970. DECEMBER 1.

TUDÓSÍTÓINK JELENTIK:

Kiemelkedő munkasikerek a kongresszusi versenyben

Azokban a napokban, amikor a X. pártkongresszus ülésezett, továbbra is érkeztek levelek szerkesztőségünkbe, beszámolva a vasutasoknak azokról az erőfeszítéseiről, amelyek a kongresszus iránti tiszteletet, a párt politikájával való legteljesebb egyetértést is kifejezték. A kongresszusi határozatok végrehajtásának legértékesebb záloga rejlik az odaadó helytállásban, amelyről a levelek beszámolnak.

SZEGED:

Helyettes főnök a vonatvezető

Sziládi Sándor, szegedi tudósítónk bevezető soraiban utal arra, hogy vasútvonalainkon a tavaszi árvíz és belvíz óta állandó csúcsforgalom van, s a nehézségeket a jubileumi, majd a kongresszusi munkaverseny segített legyőzni. Tudósítását így folytatja:

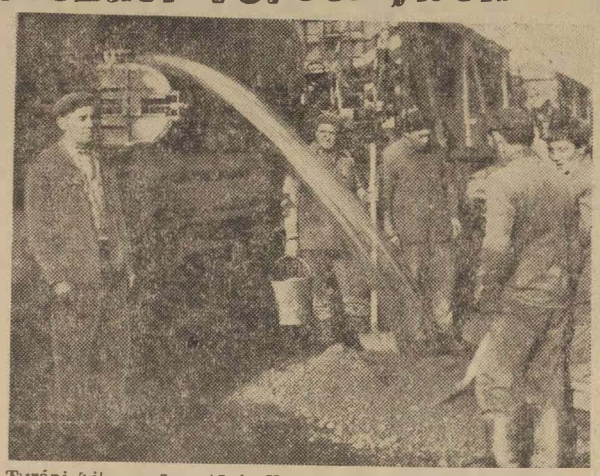
— *A verseny nem zárult le, hanem új szakaszba lépett. A szegedi igazgatóság területéről a sarkadi cukorgyárba 18 863, a mezőhegyesi cukorgyárba pedig 242 350 tonna cukorrépát kell vasúton beszállítani.* Fokozza a dolgozók megterhelését, hogy a feldolgozó üzemek december 15-ig be akarják fejezni a tervezett szállítást és feldolgozást, s csupán a répa szállításához mintegy 26 000 teherkocsit kell biztosítani. A répaszelet, majd a kész cukor szállítása újabb feladat. A vasutasokon azonban semmi esetre sem múlik majd, hogy a december 15-re megjelölt határidőt a cukoripar teljesíthesse.

Dr. Bánkfalvy Gyula ugyancsak Szegedről küldött tudósítása a vasutas dolgozók egyéni felajánlásainak teljesítéséről ad képet:

Budai Sándor főintéző, állomásfőnök-helyettes a kongresszus tiszteletére vállalta, *hogy szabadsága idején öt napon át vonatvezetőként továbbítja a P/751—750. számú vonatpárt, hogy ezáltal is enyhüljön a súlyos létszámhiány.* Az ily módon kiérdemelt keresetét, az úgynevezett kilométerpénzt ugyanakkor felajánlotta az árvízkárosultak házainak újjáépítéséhez. *Vállalását már október 26—30. között teljesítette*, s akkor pótlólag újabb két vonatpár továbbítására vállalkozott.

Mint a tudósító írja, Szeged állomáson ez egyáltalán nem egyedülálló példa. A nagyszámú egyéni felajánlás és brigádteljesítmény között említi, hogy *Vass József* főintéző két dolgozót soronkívül képzett ki kocsirendezővé és vizsgáztatott le forgalmi gyakorlati és elméleti tudnivalókból. *Halmai Béla* főintéző az új bárca-

(Folytatás a 4. oldalon)



Turáni Tibor művezető és Koncz Menyhért oszlopállító-csoportvezető irányításával végzi munkáját a MÁV Villamos Felsővezeték Építési Főnökség egyik betonozó vonata. Nyíregyházán a már korábban megépült felsővezeték-hálózat kiegészítéséhez november 28-ra befejezték mintegy hatvan tartóoszlop felállítását. A felsővezetékek szerelése is jó ütemben halad.

(Kovács József felvétele)

Napirenden

a közös teherkocsipark fejlesztése

OPW-TANÁCSÜLÉS BUDAPESTEN

November 17-től 22-ig Budapesten, a *Palace Szállóban* tanácskozott a szocialista országok közös vasúti teherkocsiparkjának legmagasabb fóruma.

1964-ben hívták életre a MÁV kezdeményezésére 7 szocialista vasút közreműködésével az OPW-t, amely a KGST keretében a legfejlettebb integrációs szervezetnek számít. Az OPW legmagasabb szerve a tanács, amely évente általában kétszer ülésezik. Az üléseken a szocialista országokat a kormányok által megbízott a legmagasabb szintű vasúti vezetők képviselik. A *Budapesten* most tartott ülés sorrendben a tizenhatodik, melynek elnöki tisztét *Lindner József* MÁV vezérigazgató-helyettes töltötte be.

Az OPW múltjáról, tevékenységéről *Aranyosy József*, a közös teherkocsipark prágai üzemeltetési irodájának magyar igazgatóhelyettese tájékoztatta lapunkat. Elmondotta, hogy 1964-ben,

az OPW megalakulása idején 92 ezer kocsival alakult meg a közös teherkocsipark, ez a szám ma már megközelíti a 140 ezret.

Azóta nemcsak mennyiségi, hanem jelentős minőségi változás is végbement: *a park 85 százaléka új, nagy sebességre alkalmas, nagyobb rakfelületű kocsikból áll.* A nemzetközi áruszállítási megoszlásnak megfelelően hazánk 9.8 százalékos részesedéssel a közös teherkocsipark fejlesztésének aktív közreműködője.

Az OPW-tagországok műszaki erőfeszítéseket tesznek azért, hogy kialakítsák a kocsipark egységes típusát. *A tipizálás rendkívül megkönnyítené a javítási munkák elvégzését*, ugyanis a szabályzat szerint a javításokat az a vasút végzi el, amelynek vonalán a kocsi meghibásodott.

A budapesti tanácsülésen gazdag program szerepelt. *Napirendre tűzték a kocsipark további fejlesztésének lehetőségeit* a részt vevő országok teherbírásának függvényében. Jóváhagyták az OPW néhány szabálymódosítását. Ami pedig az OPW jövője szempontjából igen lényeges:

megtárgyalták a kibernetikai és matematikai kocsileszámolási módszerek bevezetését.

Kezdetben még nem volt szükség arra, hogy ilyen korszerű tudományos módszerek alapján történjék a leszámolás, mert a hagyományos módszerek is megfeleltek. *A mai kocsipark viszont 40 százalékkal nagyobb, mint az eredeti park volt*, és a növekvő sebességek, csökkenő állásidők miatt jelentősen emelkedett mozgékonysága is. Ez már elodázhatatlanul megköveteli a korszerű nyilvántartást, leszámolást, amely valamennyi tagország egybehangzó érdeke.

b. i.



Lindner József vezérigazgató-helyettes megnyitja a tanácskozást

(Laczkó Ildikó felvétele)

Az elnökség határozataiból

A szakszervezet elnöksége november 13-i ülésén az alábbi kérdéseket tárgyalta:

1. A *Kiváló ifjú munkás, a Kiváló ifjú szakmunkás* és a *Szakma ifjú mestere* cím elnyerésének szabályozása a MÁV területén.

2. A gócponti könyvtárak helyzete, az olvasómozgalom fejlődése.

3. Az alap- és középszervi funkcionáriusok 1969/70. évi oktatási tervének végrehajtása. Az 1970/71. évi oktatási terv.

A napirend első pontjával kapcsolatos határozattal és a könyvtárak helyzetével lapunk legközelebbi számában foglalkozunk. Itt részletesen a funkcionáriusok oktatásáról szólunk.

Az elnökség megállapítása szerint a funkcionáriusok esti- és bentlakásos oktatási tervét a szakszervezeti szervek teljesítették. *Az 1969/70 oktatási évben 1128 esti reszortos és bizalmi tanfolyamon 15 846 aktivistát oktattak.* A központ által szervezett bentlakásos iskolán 828-an vettek részt. A szakszervezetek megyei tanácsai által fenntartott iskolán 278 funkcionárius részesült oktatásban. *A tisztségviselőknek tehát 74 százaléka végzett valamilyen tanfolyamot.* Elsősorban azokat oktatták, akik korábban tanfolyamon nem vettek részt, vagy oktatásuk ... okok miatt különösen indokolt volt.

A tanfolyamok betöltötték hivatásukat, sokoldalú ismeretbővítést nyújtottak. Segítséget adtak ahhoz, hogy a funkcionáriusok az egyre növekvő feladatukat minél eredményesebben láthassák el.

Az 1970/71-es oktatási évben elsősorban azokat kell oktatásba bevonni, *akik a választások során először kerültek szakszervezeti funkcióba.*

Az elnökség határozata szerint:

1. Az oktatásban az eddigieknél jobban ki kell domborítani a tisztségviselők megbízatásának célját, az elmélet és gyakorlat egységét, a mozgalom előtt álló általános és helyi feladatokat.

2. A választások közötti időben a tisztségviselők 75 százalékát szervezett oktatásban kell részesíteni.

3. Gondoskodni kell arról, hogy a káderek oktatása a szakma sajátosságainak megfelelően, differenciáltan valósuljon meg.

4. Javítani kell az oktatás személyi- és tárgyi feltételeit.

A *SZOT Központi Iskolájára* a jelenlegi oktatási évben 28 funkcionáriust irányítottak. A bentlakásos tanfolyamra tervezettek száma 1480 fő. Ezek egy részét a balatonkenesei iskolán, más részét a területi oktatási központokban képezik ki.

Az esti tanfolyamok szervezése, a hallgatók és a propagandisták kiválasztása a területi bizottságok irányításával a szakszervezeti bizottságok feladata. A propagandisták módszertani felkészítése és továbbképzése szintén közös teendőjük. *A tanfolyamok szervezésénél a területi bizottságok fordítsanak gondot a vasút sajátosságaiból adódóan szétszórtan dolgozó, valamint a kis szakszervezeti bizottságokhoz tartozó funkcionáriusok képzésére.* Tanfolyamaikat összevontan, a területi bizottságok szervezzék.

Az esti tanfolyamok tartásához a SZOT útmutatója és oktatási anyagai az irányadók. Az előadásokhoz a szakmai kiegészítőt a területi bizottságok biztosítják.

A tanfolyamok ütemezését a párt és gazdasági szervekkel időben egyeztetni kell. A technikai feltételek biztosításáért a szakszervezeti bizottságok felelősek.

Végső soron az oktatásért a központ *szervezési- és káderosztálya* a felelős. Minden oktatási bizottságnak oktatási tervet kell készíteni. A bizottságok az oktatások előkészítését, azok tapasztalatait időközben is értékeljék és intézkedjenek a hibák megszüntetésére. Új oktatási bizottságot csak ott kell létrehozni, ahol eddig ilyen nem működött, vagy ahol a feladatát nem látta el megfelelően.

Tíz hónap alatt

97 millió tonna árut szállított a vasút

A kedvezőtlen, zord téli időjárás már az első negyedévben igen nehéz helyzet elé állította a vasutat. A közlekedés fenntartása nagy erőfeszítést követelt, de a legsúlyosabb helyzetben is biztosítottuk a legfontosabb szállítási igények kielégítését.

A vasút az első negyedévben 101,28 százalékra teljesítette az előirányzott áruszállítási tonnamennyiséget. A második negyedévi feladatok végrehajtására már kiegyensúlyozottabb körülmények között került sor. Helyreállt a vonatforgalom tervszerűsége és nem voltak zavarok a szállítási igények kielégítésénél sem. A bekövetkezett súlyos árvízi katasztrófa, a hosszan tartó védekezés azonban *ismét rendkívüli helyzet elé állította a vasutat.*

Az országot ért károk pótlásának elősegítéséhez — a nemzeti jövedelem 1 százalékos túlteljesítésének biztosítása érdekében — *a vasút is csatlakozott a felhíváshoz.* A saját árvízkárok helyreállításán kívül, melyek egymagukban is számottevőek voltak, jelentős részt vállalt az árvízkárosult lakosság családi házainak felépítéséből. Ezen túlmenően

a megnövekedett szállítási igények kielégítése mellett a vasút vállalta az önköltség 1 százalékos csökkentését.

A vasutasok teljesítették vállalt kötelezettségeiket. *Határidőre elszállították az újjáépítéshez szükséges építőanyagokat, felépítették Csenger községben az árvízkárosultak részére előirányzott 95 új családi házat.* A népgazdasági károk pótlásának elősegítése érdekében vállalt nemzeti jövedelem növeléséhez felajánlott 1 százalékos önköltség csökkentést ugyancsak teljesítették.

Kiemelkedő eredmények születtek az áruszállításban is. A vasút 1970 első tíz hónapjában

97 millió tonna árut szállított, amely 4,2 millió tonnával több az előző év hasonló időszakánál.

Ez az eredmény 104,3 százalékos tervteljesítésnek felel meg. Az árutonnakilométer teljesítmény *5,8 százalékkal nagyobb a tervezettnél* és ehhez hasonló szintű emelkedést mutat az áruszállításból eredő bevétel is. *A tehervonatok átlagos terhelése, az előző évi 1007 tonnáról 1021 tonnára emelkedett*, amely kedvezően alakította a vontató járművek kihasználását is.

A megnövekedett áruszállítási igényeket elsősorban a teherkocsi gazdálkodás javításával sikerült biztosítani. A kocsitartózkodási idő csökkentése érdekében *külön célkitűzés került kiadásra a nagyobb forgalmú állomások részére.* Ezen túlmenően a vasútigazgatóságok munkaversenyében is központi feladatként szerepelt a teherkocsi-gazdálkodás javítása. Mindezek eredményeként

az előző évi 14.08 óra kocsitartózkodási idő az elmúlt tíz hónapban 13,71 órára csökkent.

A vasutas szocialista brigádok közel hetvenezres tábora, a törzsgárda és az ifjúsági kollektívák munkájának köszönhető, hogy a vasút a végrehajtó szakszolgálatnál levő *nagymérvű létszámhiány ellenére is teljesíti vállalt kötelezettségét.* Az elért munkasikerek biztatóak arra is, hogy az 1970. évi áruszállítási terv túlteljesítésével a vasút megfelelő alapot teremt a negyedik ötéves terv indulásához.

Egy szép küldetés

Népes asszonycsoport beszélget a *Nyugati pályaudvar* csarnokában. A pályaudvar nőbizottsága — *Jelinek Jánosné* nőfelelős és *György Fazekas Béláné*, a vöröskeresztes alapszervezet titkárának vezetésével 16 állomási női dolgozó kíséretében meglátogatták a fóti gyermekvárost.

A régi *gróf Károlyi-kastély* megannyi szobája, hatalmas parkja, a hajdani arisztokrácia fő fészke, ma 700 gyermek otthona, mentsvára. A gyerekek nagy többsége árva, vagy félárva. Sok az olyan gyerek is, kit a fiatal leányanya — az anya — ilyen vagy olyan életkörülményei miatt nem tud nevelni.

— *Azzal együtt, hogy a gyermekek jól öltözöttek, tisztán, gondozottak, ellátásuk nagyszerű, mégis sajnálatra méltók, érzik rajtuk a szülői szeretet hiánya, a család melege* — hangzik az asszonyszájakból. — *Könnyes szemmel emlegetnek négy, kis szőke fiúgyereket, akiknek apjuk és anyjuk a közelmúltban közúti baleset következtében halt meg.*

Mint később kiderült a látogatásnak egyéb célja is volt. Asszonyos finomsággal igyekeztek közelférkőzni a nagyobb fiúgyerekhez, azzal a szándékkal, hogy felkeltsék érdeklődésüket a vasút iránt.

A Pest megyei *Babaház* 3—6 éves lakóit, sok-sok csillogó szemű, árva apróságot karácsonyra a nőbizottság ajándékcsomagokkal készül meglepni.

—gergely—

Mivel foglalkozzon a beszámoló?

A VEZETŐSÉGVÁLASZTÓ taggyűlések mindig kiemelkedő állomásai a szakszervezeti mozgalomnak. A választott vezetőtestületek az alapszabálynak megfelelően számot adnak az előző választás óta végzett munkájukról, arról, hogyan feleltek meg annak a bizalomnak, amelyet a tagság megválasztásuk alkalmával előlegezett számukra.

Az utóbbi években *jelentősen nőtt a választott testületek önállósága, jog- és hatásköre*, s ezzel párhuzamosan a felelőssége. Nőtt a társadalmi igény a szakszervezetekkel szemben egyrészt a tagság, másrészt a különböző szervek részéről.

A fentiekre tekintettel *a beszámoló elkészítése nagy körültekintést igényel.* Fel kell ölelnie a beszámolási időszakban végzett sokrétű munkát, eleget kell tenni a tagság által támasztott igényeknek.

Visszatekintve az elmúlt két évre, jelentős eredményekről számolhatnak be a szakszervezeti szervek a dolgozók élet- és munkakörülményeinek javítását, a dolgozók mozgósítását, nevelését, tudatformálását, az érdekvédelmet és az érdekképviseletet illetően.

Módszerként javasoljuk, hogy *a beszámoló összeállítása előtt készítsenek vázlatot*, amely elősegíti egyrészt a beszámoló logikus felépítését, másrészt a helyes arányok kialakítását. Szükséges a vázlat azért is, mivel a beszámolók időtartama korlátozott. A hosszúra nyúlt beszámolók nem érik el a kívánt hatást.

ÁTFOGÓAN, röviden elemezzék a két év alatt végzett legfontosabb politikai tevékenységet. Milyen hangulatot keltett egy-egy kül- vagy belpolitikai esemény? Hogyan reagáltak erre a dolgozók, mi volt a véleményük? A X. pártkongresszus irányelveiben foglaltakat e kérdés tárgyalásánál is rendkívül előnyösen fel lehet használni.

Alapvető kérdésként foglalkoznak a beszámolók a felsőbb szakszervezeti szervek és a saját határozataik végrehajtásának értékelésével. Konkrétan adjanak számot, milyen eredményeket értek el a határozatok végrehajtásában, a megnövekedett jog- és hatáskörök érvényesítésében, a helyi politika kialakításában.

A vezető testületek értékeljék az irányításuk alá tartozó funkcionáriusok és szervek, valamint a pártértekezleteken felmerült, a szakszervezeti munkával összefüggő kérdéseket. *Adjanak választ a tagságot érdeklő kérdésekre.* A felvetéseket, azon túl, hogy a beszámolókban figyelembe veszik, indokolt, hogy a jövőbeni feladatok, illetve célkitűzések megjelölésénél is hasznosítsák.

A beszámoló tagolódik és a különféle feladatok végzéséről ad tájékoztatást. Emellett fontos, hogy szerves egységet képezzen. *Értékeljék a beszámolók a termelőmunkában elért eredményeket. Ne olyan értelemben, mint a gazdasági vezetők, hanem úgy, hogy abból a szervezett dolgozók világosan lássák a szakszervezet termelést elősegítő munkáját.* Milyen eredményességgel szervezték, mozgósították a tagságot a különböző versenymozgalmakban való részvételre, aktív közreműködésre. Hogyan segítették elő az anyagi és erkölcsi ösztönzők felhasználását az eredményesebb munka érdekében. Mit tettek, hogy azok a szocialista bérezés elvének megfelelően érvényesüljenek a gyakorlatban.

A beszámolóban behatóan foglalkozzanak a dolgozók élet- és munkakörülményeinek javítására tett intézkedésekkel. Hogyan javult helyileg a dolgozók élet- és munkakörülménye. Mit tett a szakszervezet a gazdasági vezetéssel együtt a vasutas dolgozók helyzetének javítására. *Milyen tényezők befolyásolták a dolgozók hangulatát.* A szakszervezeti aktivisták személyes példamutatásukkal és munkájukkal hogyan járultak hozzá az egészséges munkahelyi légkör kialakításához.

SZÓLNI KELL a beszámolóban azokról a munkákról, amelyek előre nem tervezett feladatként jelentkeztek, ugyanakkor megoldásuk sokoldalú öntevékenységet követelt meg. Ennél a résznél javasoljuk megemlíteni a tagság szerepét, helytállását, reagálását a fontosabb kérdésekben.

Milyen segítséget kaptak a szakszervezeti szervek és funkcionáriusok a felsőbb és helyi szervektől. Milyen volt az igény, az elvárás a szakszervezeti bizottság munkája iránt.

Fontos részét képezi a beszámolónak *a kapcsolatok értékelése.* Elsősorban az, hogy milyen a kapcsolata a választott testületeknek. funkcionáriusoknak a párt-, a KISZ- és a gazdasági vezetéssel, különös tekintettel a munkamegosztásra.

Nem nélkülözheti a beszámoló a szakszervezeti bizottság pénzgazdálkodásának értékelését. *Adjon számot a költségvetés szerinti gazdálkodásról, arról, hogy mit tett a szakszervezeti bizottság a dolgozók szociális, kulturális és sportigényeinek kielégítésére,* mit jelent ez forintban kifejezve. Ismertesse a szervezettséget, a tagdíjfizetési készséget, foglalkozzon a tagdíjelmaradásokkal, pótlásokkal.

A számvizsgáló bizottság beszámolójában adjon tájékoztatást arról, hogy a két évben milyen területen végzett ellenőrzéseket, milyen eredményeket, hiányosságokat tapasztalt, milyen intézkedések megtételére tett javaslatokat és mi lett azok sorsa. *A számvizsgáló bizottság a saját munkájáról adjon számot,* arról, hogy mivel és mennyiben járult hozzá, hogy az alapszervezetben a pénzügyi fegyelem megszilárduljon, előírásos legyen.

A beszámolókat az őszinteség, a bíráló készség és önbírálat jellemezze. Növelje a tagság aktivitását, vitakészségét. Olyan legyen a hangneme, tartalma, hogy ne csak az elmúlt kétéves tevékenységet értékelje, hanem előre is mutasson.

A határozattervezetek úgy kerüljenek előterjesztésre különböző variánsok formájában, hogy módot nyújtsanak a legmegfelelőbb javaslatok megvitatására és elfogadására. *El kell érni, hogy a tervezetek növeljék a taggyűlések, küldöttértekezletek meghatározó jellegét.* Úgy kerüljenek ezek a javaslatok megfogalmazásra, hogy segítsék a felsőbb szervek állásfoglalásainak kialakítását. Tartalmazzanak ajánlásokat olyan kérdésekben is, melyek a helyi szervek hatáskörét meghaladják.

A VEZETŐSZERVEK beszámolóikat testületi ülésen tárgyalják meg, *s azok úgy kerüljenek a tagság elé, hogy tükrözzék a kollektív értékelést, a végzett munka elemzését.* Tűnjék ki világosan a beszámolóból, hogy az eredményeket közös erőfeszítésekkel érték el, amelyből nem hiányozhat a reszortosok, funkcionáriusok áldozatkész munkája sem.

A beszámoló és a tartalmas vita sem lehet azonban tekintet nélkül a második napirendi pont, a választás zavartalan megtartására. *Helyes időbeosztással segítsük elő, hogy a vezetőségválasztó taggyűlések a kitűzött céloknak megfeleljenek.*

Járásunkban nem törekedtünk a teljességre. Mindössze néhány nagyon fontos kérdést kívántunk a beszámolók elkészítésekor az érdekeltek figyelmébe ajánlani.

Hajdu József

Függetlenített funkcionáriusok segítik az alapszervezetek felkészítését

Beszélgetés Rékasi Istvánnal, a budapesti területi bizottság titkárával

November 15-én valamennyi szakszervezeti alapszervezetnél, s így a vasút szolgálati helyein is megkezdődtek a bizalmi választások, s ezzel elkezdődött a szakszervezeti mozgalom valamennyi tisztségviselőjének újjáválasztása. Most a választások első szakaszában *Rékasi Istvántól*, a budapesti területi bizottság titkárától arra kértünk választ: milyennek értékeli a felkészülést?

Éltek a lehetőséggel

— *A választásra már az év eleje óta készülünk. Szervezetileg olyan patronálási rendszert alakítottunk ki, ami lehetővé tette, hogy minden alapszervezet a területi bizottságtól megfelelő segítséget kapjon. Az alapszervezetek többségét függetlenített funkcionárius segíti.* A megyénkben ettől eltérő a helyzet, mert ott a titkárhelyettesek gazdag tapasztalattal rendelkező társadalmi aktívákat is foglalkoztatnak. Örvendetes, hogy a területi bizottság elhatározását a függetlenített funkcionáriusok kellő megértéssel fogadták és készek a napi feladatok mellett a sok gonddal küzdő szakszervezeti bizottságok segítésére is.

A választások jelentőségét fokozza, hogy időben egybe esik a *Magyar Szocialista Munkáspárt X. kongresszusával*, valamint azzal, hogy az 1970. év, a harmadik ötéves terv befejező éve, s a negyedik ötéves terv előkészítő időszaka.

Most készítjük elő a vasutasok széles tömegeinek bevonásával, az öt évre szóló kollektív szerződést. A szakszervezeti bizottságokat arra kértük, hogy a választás során olyan szervezeti kereteket alakítsanak ki, amelyik megfelel az új követelménynek.

A szakszervezeti bizalmi csak akkor tudja hatáskörét, jogkörét érvényesíteni, ha csoportja érdekében a csoportvezetőktől, brigádvezetőktől intézkedéseket is tud tenni. A műhelybizottságoknak ott van csak létjogosultságuk, ahol megfelelő a gazdasági partner, ahol a dolgozók érdekeit képviselni tudja annál a gazdasági vezetőnél, akinek irányítása alá tartozik a gazdasági részleg. *A szakszervezeti bizottságok éltek a lehetőséggel.* Ahol a műhelybizottság létjogosultsága megszűnt, ott megszüntették azt. Ahol újabb gazdasági egységek létesültek, ott műhelybizottságot hoztak létre.

Gondos káderkiválasztás

— A választás akkor lesz csak igazán eredményes, s akkor értékelhető jónak az előkészítés, ha a mozgalomba olyan szakszervezeti tisztségviselők kerülnek, akik képesek lesznek ellátni azt a munkát, amit az évről évre növekvő feladatok a szakszervezeti mozgalomtól megkövetelnek. Egyszóval, az előkészítés egyik legfontosabb és egyik legnehezebb munkája a megfelelő emberek kiválasztása. Mi erről a véleménye?

— *A szakszervezeti bizottságok a választási célkitűzéseknek megfelelően törekedjenek a testületek összetételének a javítására. Választott funkcióba olyan dolgozókat jelöltek a jelölő bizottságok, akik a fokozottabb igényeknek minden bizonnyal megfelelnek majd.* A megválasztott tisztségviselőknek nem kisebb feladatot kell megoldani, mint a X. kongresszus, a szakszervezetek XXII. kongresszusa, illetve a vasutasszakszervezet VIII. kongresszusa határozatának végrehajtását. Az eddigi tapasztalatok azt bizonyítják, hogy a pártszervezetek, KISZ-szervezetek sokat segítenek a káderek kiválasztásában.

El kell azonban azt is mondani, hogy *helyenként idegenkednek a fiatalok és a nők funkcióba állításától.* Találkoztunk olyan véleményekkel, hogy a nők túlzott leterheltség, a második műszak és egyéb elfoglaltság miatt nem szívesen vállalkoznak társadalmi munkára. Ezekkel a véleményekkel nem lehet egyetérteni azért sem, mert a területi bizottság az igazgatóság személyzeti osztályával a közelmúltban több csomóponton tartott aktívaértekezletet, ahol *maguk a nők mondták el, hogy szívesen vállalnak szakszervezeti funkciót, szívesen törődnek mások gondjaival.* Azt kérik csupán, hogy a szakszervezeti bizottságok, a funkcionáriusok megfelelően segítsék őket ebben a munkában.

Mi is egyetértünk ezzel a véleménnyel, hiszen már eddig is *nagyon sok nő bizonyította, hogy gazdasági munkája mellett sokszor férfiakat megszégyenítő rátermettséggel képes társadalmi funkciót ellátni.* A fiatalokkal kapcsolatban is többször hallani: nem szívesen vállalnak szakszervezeti tisztséget. Ezt ugyancsak nem lehet elfogadni, mert a fiatalok többsége is szívesen végzi ezt a munkát.

Intézkedési terv alapján

— A területi bizottsághoz tartozó szakszervezeti bizottságok felkészülését hogyan értékeli?

— *A szakszervezeti bizottságok a választás lebonyolítására a területi bizottság intézkedési terve alapján készültek.* Munkatervükben részletesen meghatározták a tennivalókat. A választással kapcsolatos kérdéseket titkári értekezleteken részletesen megbeszéltük. A szakszervezeti bizottságok nagy többségének választási intézkedési terve körültekintő, alapos felkészülésről tanúskodik. Különösen jónak értékeljük az *Északi járműjavító*, a *MÁV Magasépítési Főnökség*, a *budapesti igazgatóság* és *Szolnok* állomás választási előkészületeit. A jók között persze még nagyon sok szakszervezeti bizottságot sorolhatnánk fel.

A szakszervezeti bizottságoktól azt kértük, hogy a beszámolókban bátran értékeljék az eredményeket, a fogyatékosságokat, hogy a hibák feltárásával az elkövetkezendő két évben még eredményesebben tudjanak dolgozni. A beszámolók elkészítéséhez segítséget adott a szakszervezeti központ által kiadott érvgyűjtemény, amelyet a beszámolóknál hasznosítani tudnak.

— Az alapszervezeti választások befejezése után sor kerül a budapesti területi bizottság tisztségviselőinek újraválasztására is. Hol tartanak a felkészülésben?

— *A területi bizottság írásos beszámolóját — amely az elmúlt négy év munkáját értékeli — a szerkesztő bizottság már összeállította.* Úgy véljük, hogy a szakszervezeti bizottságok választási tapasztalatai alapján a területi bizottság a kongresszusnak megfelelő javaslatokat tesz a vasutas dolgozókat foglalkoztató problémák megoldására. Továbbítjuk azokat a jogos kéréseket, amelyben a kongresszusnak kell állást foglalni — fejezte be nyilatkozatát *Rékasi István.*

Szerényi József

Ferencvárosi bizalmiak

A bizalmi tanácskozásokkal a *Ferencvárosi pályaudvaron* is megkezdődött a szakszervezeti tisztségviselők újjáválasztása. Az eddigi eredmények kedvezőek: a tagság a legtöbb csoportban ismét a régi bizalmit erősítette meg tisztségében.

Elégedettek munkájával

— Hogyan fogadta újjáválasztását? — tettük fel a kérdést három olyan szakszervezeti bizalminak, akiknek a tagság a következő időszakra ismét bizalmat szavazott.

— *Nagyon örültem, amikor csoportom tagjai a minap újra megerősítettek tisztségemben* — mondotta *Mikó Istvánné*, aki nyolc éve a pályaudvar munkaügyi ügyintézője és csaknem ugyanennyi éve szakszervezeti bizalmi is. — *Azt látom ebből, hogy csoportom tagjai elégedettek a társadalmi munkám elvégzésével, s ez igazán jóleső érzés...*

— S mint bizalmi, ön elégedett a csoport tagjaival?

— Nem azért mondom, mert csoportomat jórészt a pályaudvar vezető gárdája alkotja, de mindenkor pontosan eleget tettek tagdíjfizetési kötelességüknek és nemcsak szívesen fogadták a szakszervezeti rendezvényekre szóló meghívásomat, hanem minden alkalommal meg is jelentek taggyűléseinken. Bízom abban, hogy ezután is így lesz.

Tíz éve bizalmi

Tizenöt szakszervezeti tag; kapusok, értesítők, átmenesztők és forgalmi irodai dolgozók tartoznak *Styasznyi Gyula* forgalmi átmenesztő bizalmi csoportjába. Szerény, de annál lelkiismeretesebb dolgozója a pályaudvarnak Styasznyi Gyula, *aki a sok szakvonali feladat mellett több mint tíz éve kifogástalanul látja el bizalmi teendőit is.*

— Szívesen vállaltam újra a bizalmi tisztséget — mondotta —, hiszen ellátása eddig sem okozott nehézséget. Főként azért, *mert a hozzám tartozó tagok mind nagyon rendesek.* Ha probléma van, azt igyekszem orvosolni és kellő útbaigazítással segítek a bizalommal hozzám forduló munkatársaknak.

Abban, hogy csoportja tagjai ismét bizalmat szavaztak Styasznyi Gyulának, döntően értékelhető érdekeik következetes képviselete. A múlt évben például öt segélykérelmet továbbított, és indokolt javaslata alapján *mind az öt kérelmező meg is kapta a 3—400 forintos szakszervezeti támogatást.*

— Mit vár a további munkájától?

— *Nem azért mondom, mintha a szakvonali munkában nem volna éppen elég tennivalónk* — felelte —, *de az elmúlt időszakban úgy éreztem, hogy műhelybizottságunk nem támaszkodik eléggé reánk, bizalmiakra.* Nagyon ritkán hívtak össze bennünket, pedig talán kölcsönösen lett volna mondanivalónk... November 25-én lesz nálunk a műhelybizottsági választás. Titkárunk, *Bíró Lajos*, a nyugati rendező forgalmi szolgálattevője ezúttal felkért bennünket arra, hogy mindenkit hívjunk meg a taggyűlésre. Szívesen teszünk eleget ennek a megbízásnak is, és *reméljük, a jövőben gyakrabban találkozunk a műhelybizottság tagjaival.*

Az utolsó lehetőség

A ferencvárosi pályaudvarhoz tartozó egyik önálló díjszabási pont „Sertésvásártér" címen a sertésvágóhídi vasúti kirendeltség. Itt is a régi bizalmit, *Gyulai László*t választották újra.

— *Szívesen végzem továbbra is a bizalmi teendőket* — mondta az őszhajú bizalmi, aki egyben a kirendeltség vezetője is. — Mindössze hatan dolgozunk itt, és minden tekintetben kifogástalan az összhang. Csak azt sajnálom, hogy a teljes választási időszakot nem tölthetem majd le ebben a tisztségben...

— Talán más munkahelyre készül?

— *Dehogy, csak hát, mivel már a hatvanadik évemet „taposom", a jövő júniusban letelik a szolgálat.* Persze, gondoskodtunk arról, hogy a bizalmi poszt se maradjon majd gazdátlanul. Helyettesemet máris megválasztottuk *Fülep József* raktárnok személyében.

L. J.

Bizalmiválasztás éjfél után

A *Nyugati Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség* kocsilakatosainak november 17-én az éjszakai műszakban nemcsak munkájukat kellett elvégezni, hanem eleget kellett tenniük társadalmi kötelezettségeiknek is. Már a műszak kezdetén úgy láttak munkához, hogy *éjfél után, amikor kissé elcsendesedik az állomás* — időt tudjanak szakítani arra, hogy megválasszák bizalmijukat, hogy újra bizalmat szavazzanak munkatársuknak, aki majd az elkövetkezendő két évben képviseli érdekeiket, segít gondjaik orvoslásában. Ezen az éjszakán *éjfél után 1-kor valamennyi bizalmi csoportnál szavaztak*, s reggel, amikor *Paul Endre*, a nyugati műszak szakszervezeti bizottságának titkára munkanapját kezdte, asztalán már ott találta a gondosan vezetett jegyzőkönyveket, az éjféli szavazás eredményét.

A megválasztott bizalmiak közül *Hajdu János* szerelvénylakatost és *Leé Ferenc* tömlőkapcsolót mutatjuk be.

Hajdu Jánost munkatársai szerény, csendes embernek ismerik. Úgy mondják, hangját is alig hallani. De ha a közösség érdekéről van szó, akkor felemeli szavát. Így volt ez az elmúlt évben is, amikor a fürdő és öltöző renoválását, rendbetételét sürgette. Nem nyugodott addig, amíg a pályafenntartási főnökség eleget nem tett jogos kérésének. *Nem vitatkozott, írásban terjesztette elő kérését*, mert azt tartja, a szó elrepül, de az írás megmarad. Eredményes is volt a feljegyzése, mert a pályafenntartási főnökség eleget tett jogos kérésüknek. De sorolni lehetne még a sok-sok kisebbnagyobb esetet, amikor *a háromgyerekes családapa kiállt bizalmi csoportja érdekeiért.* Soha nem törekedett látványosságra, önreklámra, s ennél a beszélgetésnél is inkább a gondosan vezetett bizalmi naplója „beszél" mint ő, pedig volna mit elmondania. De úgy hisszük, mindennél többet mond az a tény, hogy munkatársai *most választották meg nyolcadszor bizalminak.* 16 éve megszakítás nélkül ezen a poszton. 16 éve, hogy munkatársai bíznak benne, hogy a közösség gondja az ő gondja is.

— *Szívesen végzem ezt a munkát* — mondja —, *s jóleső érzéssel tölt el az a tudat, hogy munkatársaim bíznak bennem. Igyekszem majd az elkövetkezendő években is munkámat eredményesen, közmegelégedésre végezni.*

Leé Ferenc tömlőkapcsoló már más típusú ember. Energikus, határozott. Ha valamit a fejébe vesz, ha úgy érzi hasznos ügyet, csoportjainak ügyét szolgálja, addig megy, addig beszél és vitatkozik, amíg el nem intézi. Kéréseit, észrevételét szóban mondja el, mert ő nem szeret írni, de szavának foganatja van. Négy évvel ezelőtt választották meg bizalminak, s most ismét bizalmat kapott.

— *Ilyen emberre van szükségünk* — mondják a munkatársak —, *mert Ferire mindig számíthatunk.*

— szj —

A vasút fejlesztése a negyedik ötéves tervben

II. rész

A szállítási igények növekvő színvonalon, a népgazdaság számára leghatékonyabb módon történő kielégítése szükségessé teszi a vasút nagyobb mérvű fejlesztését. Erre a célra *mintegy 29 és fél milliárd forintot fordítunk.*

A rendelkezésre álló pénzügyi előirányzatokat *elsősorban a vasúti törzshálózat fejlesztésére,* a járműpark korszerűsítésére, a különböző szakszolgálati ágak munkájának hatékonyságát célzó — úgynevezett vállalati — beruházásokra, valamint az egészségügyi és oktatási célt szolgáló egyéb állami beruházásokra fordítjuk.

Legfőbb célkitűzés a hálózat korszerűsítése

A közlekedéspolitikai koncepció egyik jelentős célkitűzése a hálózat korszerűsítése, amit az a tény is igazol, hogy *erre fordítjuk a fejlesztésre szánt összeg 50 százalékát.* Folytatjuk a korábbi években megkezdett vonal- és állomásfejlesztést, újabb vonalakat villamosítunk és fokozódó mértékben alkalmazzuk a korszerű biztosítóberendezéseket.

A pályakorszerűsítések keretében nemcsak az érintett vonalszakasz vágányzatának felújítása történik meg, hanem arra is törekszünk, hogy a felújított vonalhálózat és a hozzátartozó állomások a korszerű üzemvitel igényét minden vonatkozásban kielégítsék. *A tervidőszakban közel 2000 vágánykilométer komplex korszerűsítését kell elvégezni* és ezzel a vonalvágányhossz mintegy 60 százalékán a megengedett tengelynyomás legalább 20 tonnára emelkedik. 15 százalékkal csökken a 40 évnél régibb felépítmény és több mint 50 százalékkal nő a 120 km/óra, vagy ennél nagyobb sebességre alkalmas pályák hossza. A törzshálózat fejlesztése mellett *tovább folytatjuk a gazdaságtalanul üzemelő vonalak forgalmának közútra terelését* és a körzetesítési program keretében mintegy 160 állomás forgalmának megszüntetésével számolunk.

A hálózat korszerűsítése keretében kerül sor a nagyobb állomások és vasúti csomópontok bővítésére is. Tovább folytatjuk a *záhonyi átrakókörzet* fejlesztését, valamint *Budapest-Déli, Szolnok* és *Veszprém-külső* állomások korszerűsítését. A tervidőszakban elkezdjük *Kelenföld, Hegyeshalom, Debrecen* állomások bővítését.

A negyedik ötéves tervben villamosítjuk a *Budapest—Szob,* a *Rákos—Újszász—Szolnok,* a *Szajol—Lökösháza* és a *Miskolc-Sajóecseg* közötti vonalat, összesen 280 kilométer hosszban. Ez többek között azt is jelenti, hogy az észak—déli irányú nagy forgalmú tranzitvonalon korszerű villamosmozdonyok vontatják vonatainkat.

A balesetmentes közlekedés megvalósítása érdekében *fokozottabb mértékben folytatjuk a biztosítóberendezési és távközlési hálózat bővítését.* A fejlesztések eredményeként az állomási jelfogófüggéses biztosítóberendezések száma több mint 100 százalékkal, a villamos hajtóművek száma 70 százalékkal, az önműködő térközbiztosító-berendezéssel felszerelt vonal pedig mintegy két és félszeresére nő. *A tervidőszak végére a tervtörvénynek megfelelően a törzshálózat közel 50 százaléka, az állomásoknak pedig mintegy 75 százaléka rendelkezik biztosítóberendezéssel.* A távközlő hálózat fejlesztésének egyik fontos célkitűzése a nagy megbízhatóságú adatátviteli hálózat fokozatos kiépítése, ami az üzemi folyamatok és az ügyvitel automatizálásának alapjait hivatott biztosítani.

Csökken a vonatok zsúfoltsága

A hálózatfejlesztéshez hasonlóan nagy jelentőségű feladat a járműpark korszerűsítése. Erre a célra a vasút fejlesztésére szánt összeg több mint 35 százalékát fordítjuk, *és beszerzünk 363 darab Diesel- és villamosmozdonyt, 1045 darab személykocsit és mintegy 11 ezer darab teherkocsit.* A Diesel- és villamosmozdony beszerzés — a már tárgyalt vonalvillamosítási programmal összefüggésben — a szállítási teljesítmények jelenleg ismert volumenét figyelembe véve *biztosítja a korszerű vontatási nemnek a tervtörvényben előírt 90 százalékos, valamint a tolatási munka dieselesítésének 75 százalékos részesedését.* A személyszállítás terén előirányzott járműbeszerzéssel lehetővé válik, hogy a tervidőszakban selejtezzük a még üzemben levő balesetveszélyes favázas kocsikat és a műszakilag már nem megfelelő acélvázas kocsikat. Jelentős előrehaladás az is, hogy a beszerzések és selejtezések hatásaként *mintegy 19 ezer többlet ülőhelyhez jutunk,* így a vonatok zsúfoltsága némileg enyhül és az utazás korszerűbbé válik.

Az előirányzott teherkocsi-beszerzésekkel nő a négytengelyes kocsik aránya és a raksúlykapacitás, de a nagyszámú, műszakilag elavult kocsi kényszerű selejtezése a teherkocsi állag csökkenéséhez vezet. Ez pedig az elszállítandó áru összetételének változása, az OPW forgalom növekedése és egyéb okok miatt forgalmi zavarokat okozhat. Elsősorban tehát *törekednünk kell a meglevő kocsipark gazdaságos kihasználására* és a lehetőséghez képest a tervben szereplő mennyiségnél több teherkocsi beszerzésére.

3,5 milliárd vállalati beruházásokra

A hálózat és a járműpark fejlesztése mellett fontos feladatnak tekintjük a különböző szolgálati ágak munkájának korszerűsítését célzó vállalati beruházások növelését is. *A vállalati beruházások összege három és fél milliárd forint.* Jelentősebb tételei a következők:

— A korszerű vontatási nemekre való áttérés, a mind nagyobb számban rendelkezésünkre álló villamos és Diesel vontatójármű, a növekvő és összetételében is változó személy- és teherkocsipark javítási lehetőségének biztosítása *megköveteli a járműjavító üzemek nagyarányú korszerűsítését.* Több mint egymilliárd forint az erre a célra fordítandó összeg.

— Jelentős a vontatási szolgálat részére előirányzott összeg is. A villamosítás és dieselesítés kiterjesztésével párhuzamosan *kb. 700 millió forintot kell biztosítani a villamos- és dieselvontatási bázisok kialakítására.*

— A fenntartási szolgálatnak, az üzemvitelnek és az ügyvitelnek a gépesítésére *egymilliárd forint körüli összeget fordítunk.* Ebben a vonatkozásban különösen fontos — az egyre csökkenő fenntartási munkaerő pótlása céljából — *a pályafenntartás gépesítésének fokozása és meggyorsítása.*

Említésre méltó az egészségügyi és oktatási célt szolgáló — nagyobbrészt az állami költségvetést terhelő — egyéb állami beruházások keretében, mely a középfokú oktatási intézményekre, az egészségügyi beruházások és a tudományos kutatás fejlesztésére *350 millió forint körüli összeget tartalmaz.*

A vázolt fejlesztési program, a fejlesztésre fordítandó közel 30 milliárd forint, ha nagyvonalakban is, de reális képet ad arról, hogy pártunk és kormányunk fontos feladatnak tekinti a népgazdaság fejlődését determináló termelő ágnak, a vasúti közlekedésnek fokozottabb mérvű fejlesztését és korszerűsítését. Az állóeszközfejlesztési tervben biztosított előirányzatok nem teszik lehetővé a vasút kellő mértékű fejlesztését az adott pénzügyi források és a biztosítható építési kapacitás mellett. *Számolnunk kell ugyanis a jelenleg is létező feszültségek fokozódásával, ha a népgazdaság a következő évek folyamán a jelenleg tervezettnél nagyobb szállítási igényekkel jelentkezik.* Hangsúlyoznunk kell ugyanakkor azt is, hogy a feszültségek nem csak új beruházások révén szüntethetők meg. Az üzemviteli munka megjavítása, korszerű technológiai folyamatok alkalmazása, az irányítás hatékonyságának fokozása, a munkafegyelem megszilárdítása mellett *egyre inkább központi kérdéssé válik az állóeszközökkel való törődés, az állóeszköz-gazdálkodás megjavítása.*

Kulcskérdés

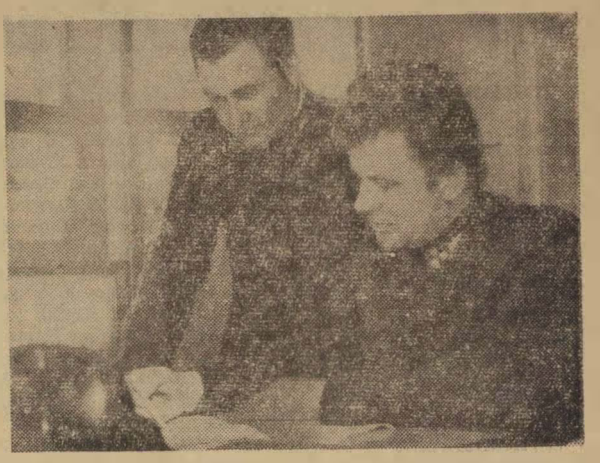
A vasúti állóeszköz-gazdálkodás kiemelkedő gazdasági fontosságát alátámasztja az a tény, *hogy a közlekedés — ezen belül elsősorban a vasúti közlekedés — a népgazdaságnak legtöbb állóeszközt kívánó ágai közé tartozik,* így viszonylag nagy volumenű állóeszközzel gazdálkodik. A gazdálkodás jelentősége még fokozódott az új gazdasági mechanizmusban, mivel a bevezetett új ösztönzők, adóformák, elszámolási és gazdálkodási konstrukciók a gazdasági tevékenység egyik központi kérdésévé tették az állóeszközökkel való törődést. Döntő hatással van például a vasút egész gazdasági életére az a körülmény, hogy *a MÁV állóeszközei után az összköltség 22,2 százalékát kitevő amortizációt kell elszámolni.* Nem közömbös tehát, hogy milyen mértékű állóeszközzel tudjuk kielégíteni a népgazdaság szállítási igényeit. Nem közömbös azért sem, mert állóeszközeink jelentős részének használatáért *eszközlekötési járulékot fizetünk, amely költségeinknek 12,6 százalékát teszi ki.* Ez a százalékos érték olyan jelentős, hogy már nemcsak figyelmeztet, hanem kényszerít is az állóeszköz-gazdálkodásnak a vállalati gazdálkodás eredményessége szempontjából kulcskérdésként történő kezelésére.

Dr. Holló Lajos,
az 1. szakosztály vezetője
(Folytatjuk)

Nyíregyházán felkészültek az újabb feladatokra

Mozgalmas napokat élnek mostanában a *nyíregyházi csomópont* dolgozói. November 16-án kezdődött 109 szakszervezeti bizalmi választása, s nyomban utána — december első felében — a műhelybizottságok megválasztása kerül előtérbe. Közben javában tart az őszi csúcsforgalom és a villamosítás finise is elkezdődött Nyíregyháza térségében.

Ezekről az eseményekről beszélgettünk a napokban *Csujna János* szb-titkárral és *Kósa József* főtanács állomásfőnökkel.



Farkas János állomásirányító és Franczel János rendelkező forgalmi szolgálattevő gondosan készül a nagy eseményre: az újonnan villamosított pályarész megnyitására

Ezernégyszáz választó

— *A szakszervezeti választásokban állomásunk mintegy 1400 dolgozója vesz részt* — mondotta az szb-titkár. — *A forgalomnál három műhelybizottság van.* Az egyikbe Nyíregyháza, Nyíregyháza-külső, Oros, Napkor, Levelek-Magy, Apagy, Nyírtelek, Görögszállás, Bashalom, Tiszaeszlár állomás dolgozói, a másikba a vonatkísérők, a harmadikba a kereskedelmi szakszolgálat dolgozói tartoznak. Az előbb említett két műhelybizottság vezetősége hét-, az utóbbié öttagú. A jelölőbizottságok már rendben, körültekintően végzik a feladatukat. A bizalmi választások eddigi tapasztalatai szerint: *lényeges személyi változásra sehol nem kerül sor,* ha csak azt nem tekintjük annak, hogy vannak, akik eddig bizalmiként tevékenykedtek, most pedig bizalmi helyettesek lettek. A mozgalmi munka még jobb, hatékonyabb végzésének ez szintén egyik feltétele lesz.

Kósa József állomásfőnök rendkívül nagyra értékeli azt a segítséget, amelyet a szakszervezeti bizottság irányításával dolgozó műhelybizottsági reszortosok, bizalmiak, bizalmi csoportok adnak a vasútra háruló feladatok megoldásában.

— *Már több mint egy évtizede, minden évben teljesítjük az élüzem cím elnyerésének feltételeit* — mondja. — *1964-től három éven keresztül vezérigazgatói dicséretet kaptunk az elért eredményekért, majd 1967-ben Nyíregyháza kiváló vasúti csomópont lett. Egy évvel később elnyertük a SZOT és a Minisztertanács vörös vándorzászlaját, s tavaly is megtartottuk kiváló helyezésünket.* Most, legutóbb elnyertük a vasutasszakszervezet területi bizottsága és a debreceni igazgatóság egyik kongresszusi vándorzászlóját. A vele járó 35 000 forint jutalommal együtt októberben még 202 000 forint jutalmat osztottunk szét a dolgozók között, majd november 28-án újabb 204 ezer forint jutalom került kifizetésre. A sok jó eredményt az teszi még értékesebbé, hogy hosszú ideje dolgozunk baleset nélkül.

Az elmondottak — bár jól sejtetik a csomópont dolgozóinak helytállását — még számos adattal kiegészíthető. Ide kívánkozik például, *hogy Nyíregyháza állomáson ismeretlen a létszámhiány.* Kevés szolgálati hely dicsekedhet ezzel. Igaz, hogy *Szabolcs-Szatmár* munkaerőhelyzete általában kedvezőbb, mint más megyéké, mégis: *a város gyárai, vállalatai súlyos létszámgondokkal küszködnek.*

Gondoskodni az emberekről!

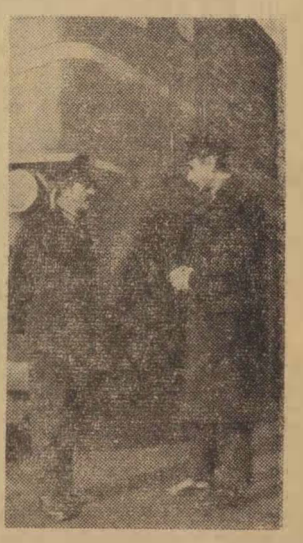
— Meg lehet tartani a dolgozókat, ha gondosan, lelkiismeretesen foglalkozunk egyéni vagy közös gondjaikkal — vallják a nyíregyházi csomópont vezetői. — *A szakszervezeti bizottságnak ebben is nagy szerepe van. Többször ráirányítja a figyelmüket egy-egy problémára.* Az állomás Debrecen felőli végén dolgozó kocsirendezők például hamarosan új szociális épületet kapnak, korszerű öltözővel, fürdővel, étkezővel felszerelve. A másik jelentős segítség az szb részéről: *a munkaverseny szervezése és az eredmények rendszeres ismertetése.*

A *versenyhiradó* állandóan friss adatokat tartalmaz. Ezek iránt mindig élénk a dolgozók érdeklődése. Ki-ki önmaga munkájának a megbecsülését látja abban, hogy nyilvánosságra hozzák erőfeszítéseik eredményét. Az idén, főként az árvíz óta, soha nem tapasztalt csúcseredmények születnek az állomáson. *A korábbi évekhez viszonyítva, mintegy 12—13 százalékkal nagyobb a kocsiforgalom.* A kis, „házi" gurítódombon sem engedtek még le annyi vagont, mint most, augusztus óta. *A havonta gurított kocsik száma a korábbi 36—37 ezerről 42—43 ezerre ugrott.* A le- és feladási kocsik napi mennyisége kétszázzal nőtt, vagyis állandóan ezer körül mozog. Még arra is futja a nyíregyháziak erejéből, hogy Záhonyt rendszeresen kisegítsék RIV-es szerelvények összeállításával és vonatkíséröi létszámmal. Ezzel is nehezebb a munkájuk, ennek ellenére mégis őrizni. *sőt javítani képesek a személy- és tehervonatok menetrendszerűségében elért eredményeket, valamint a kongresszusi verseny egyéb mutatóit.*

Ismerik a „leckét"

— *A villamosítási program határidejét is szem előtt kell tartanunk* — mondja *Jászai Sándor* intéző, forgalmi üzemgazdász, aki az 1-es műhelybizottság titkára. — Az oszlopállítók és a felsővezeték-szerelők munkavonatai állandóan mozognak az amúgy is szűk vágányhálózaton. Ha korlátozzuk a mozgásukat — a forgalomra háruló feladatok kényszerítenek erre bennünket —, akkor veszélybe kerül a programban kitűzött határidő teljesítése.

— *A villamosítás újabb diadala tovább javítja az itt dolgozó vasutasok munkájához szükséges feltételeket* — kapcsolódik a beszélgetésbe *Farkas János* intéző, állomásirányító, akinek nagy szerepe van abban, hogy a vezetése



Farkas József vonatmeneszto térfelvigyázó, az állomásiak egyik bizalmija (balról) és Jászai Sándor műhelybizottsági titkár a nap ezernyi tennivalója közben is szakít időt arra, hogy megbeszéljék a közös gondokat

(A szerző felvételei)

alatt álló B-túr hónapról hónapra, egész éven át első a tehervonatok menetrendszerű közlekedtetésében. (A személyvonatok pontos indításában *Szabados Lajos* intéző, ügyeletes tiszt és munkatársai érik el a legjobb eredményt, az A-túrban). — *Kevesebb lesz a gépcsere, és javulnak a szerelvényfordulók.* Növekszik az állomás és a debreceni vonal átbocsátó képessége, illetve nagyobb lesz a vonatok sebessége.

A felkészülésből a vontatási főnökség dolgozói is méltóképpen veszik ki részüket. A „leckét" ők már jól tudják, hiszen három éve üzemeltetnek villamosmozdonyokat *Szerencs—Miskolc,* illetve *Kisvárda—Záhony* térségében. A sok gyakorlati tudást, tapasztalatot átadják debreceni kollégáiknak, sőt két villamosmozdonyt is átirányítottak a debreceni vontatási főnökséghez.

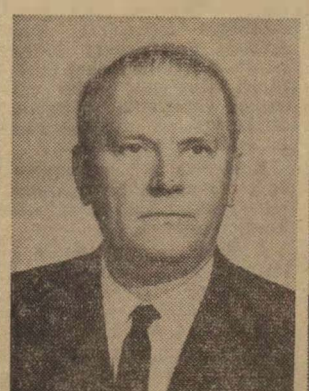
— *Közösen indított tanfolyamon képeztük ki a mozdonyvezetőket, akik november 20-án tették le a hatósági vizsgát* — újságolta *Halász Ferenc* főintéző, a nyíregyházi vontatási főnökség vezetőmérnöke. — *A járműjavító és fenntartó lakatosok kikézése is megtörtént. Minden készen áll az új, villamosított szakasz december 19-i átadásához.*

Kovács József

KINEVEZÉSEK

A kormány *Rödönyi Károly* miniszterhelyettest, a közlekedés- és postaügyi minisztert első helyettesévé kinevezte, egyben tudomásul vette, hogy a közlekedés- és postaügyi miniszter Rödönyi Károlyt a MÁV vezérigazgatói tisztsége alól felmentette és *dr. Mészáros Károly* miniszterhelyettest a MÁV vezérigazgatójává kinevezte.

A kinevezéseket *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter november 20-án — eddigi munkásságuk méltatása mellett — ünnepélyes keretek között adta át *Rödönyi Károly* és *dr. Mészáros Károly* miniszterhelyettesnek. Az átadásnál jelen volt *Szabó Antal* főtitkár, a Vasúti Főosztály több vezetője és a vasútigazgatóságok vezetői.



Rödönyi Károly, a közlekedés- és postaügyi miniszter első helyettese



Dr. Mészáros Károly miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója

TUDÓSÍTÓINK JELENTIK:

Kiemelkedő munkasikerek a kongresszusi versenyben

(Folytatás az 1. oldalról)

és kéregjegyek január elsejei bevezetésével kapcsolatban a gépi ellenőrzéshez dolgozott ki új sémát, ezenkívül — ugyancsak felajánlásképpen — saját készítésű segédeszközökkel látta el a külföldi menetjegyek kiszolgálását végző személypénztárosokat.

DEBRECEN:

Kongresszusi hónap a csomópontoa

Kiss János debreceni tudósítása beszámol arról, hogy a csomópont dolgozói *novemberi kongresszusi hónappá nyilvánították*, s erre az időszakra — a kiváló vasúti csomópont címért még az év elején indított verseny célkitűzésein túl — külön felajánlást tettek. *A csomópont mintegy 6000 dolgozója vesz részt a felajánlás teljesítésében, köztük 310 szocialista brigád 3300 tagja.* Kiemelkedik a felajánlás pontjai közül a személyszállító vonatok menetrend szerinti indításának 95,5 százalékos vállalása. Szerepel továbbá a felajánlások között, hogy *Debrecen-Fatelep* állomás dolgozói november 24-ig teljesítik évi áruszállítási tervüket. *Debrecen-Vásártér* dolgozói a teherkocsik állomási tartózkodásának csökkentésében látják legfőbb feladatukat, a csomóponti gépkarbantartó műhely pedig Záhony állomásnak készít — társadalmi munkával — mechanikus lapátokat, mintegy 5000 forint értékben.

A vontatási főnökség dolgozóinak novemberi műszakjáról külön tudósítást küldött *Marosán Pál*. A hat pontban felsorolt vállalások a mozdonyok jobb kihasználására, az önköltség kedvezőbb alakítására, a járműjavítási idők csökkentésére és a javítási munkák minőségének kiváló szinten tartására irányulnak. *A Diesel- és a gőzmozdonyjavító műhely dolgozói kommunista vasárnapot is tartanak*, hogy a munkába vett vontatójárműveket hamarabb adhassák át a forgalomnak.

VÁC:

A Baross Gábor brigád vállalása

Honti Károly, a váci vontatási főnökségnél kibontakozott kongresszusi verseny eseményeiről számolt be. Mint írja, a kollektíva vállalta, hogy a 324 819 számú mozdony részlegvizsgáját a kitűzött határidő, november 5-e helyett október 28-ra befejezik.

„A vállalás teljesítése nem volt könnyű, hiszen létszámunkból sok lakatos hiányzik. Az utazó személyzet Baross Gábor szocialista brigádja azonban vállalta a műhelyi munkát is. *Héregi József, Hártó Ferenc, Dobsonyi József Stefkó János* és más mozdonyvezetők együtt dolgoztak *Szolnoki János* művezetővel és a hozzá beosztott *Erdősi Józseffel. Dobsonyi Lászlóval, Gömör Imrével, Deli Józseffel* —, hogy csak néhány nevet említsünk. A végzett munka értéke mintegy 50 000 forint. Ezenkívül számottevő megtakarítás származott abból is, hogy november 5-ig terven felül elvégezték a 324—1577 számú mozdony időszakos javítását is."

BUDAPEST—

ANGYALFÖLD:

Hidászok a Duna fölött

Chemez Dénes tudósítása szintén a kongresszusi felajánlások határidő előtti teljesítéséről számol be:

— Pályafenntartási főnökségünk 25 főnyi hidász és felépítményes karbantartó egysége vállalta, hogy *a X. pártkongresszus napjáig kicserélik az északi vasúti összekötő Duna-híd 744 avult hídgerendáját*, melyek már-már a forgalom zavartalanságát veszélyeztették. A dolgozók, a szocialista brigádok tagjai jólszervezett és fegyelmezett munkával — a Duna tükre felett rendkívül veszélyes körülmények között, de balesetmentesen — *november 11-re teljesítették vállalásukat.* A naponta ismétlődő vágányzárakat 12 nappal hamarabb lehetett megszüntetni a kilométernyi hosszúságú hídon, s az észak-dunántúli szénmedence, valamint a bal parti csomópontok között zavartalanná, biztonságossá vált a közlekedés. Főnökségünknél egyébként több mint félezer dolgozó a napokban fejezi be a kongresszus tiszteletére tett vállalásait.

HATVAN:

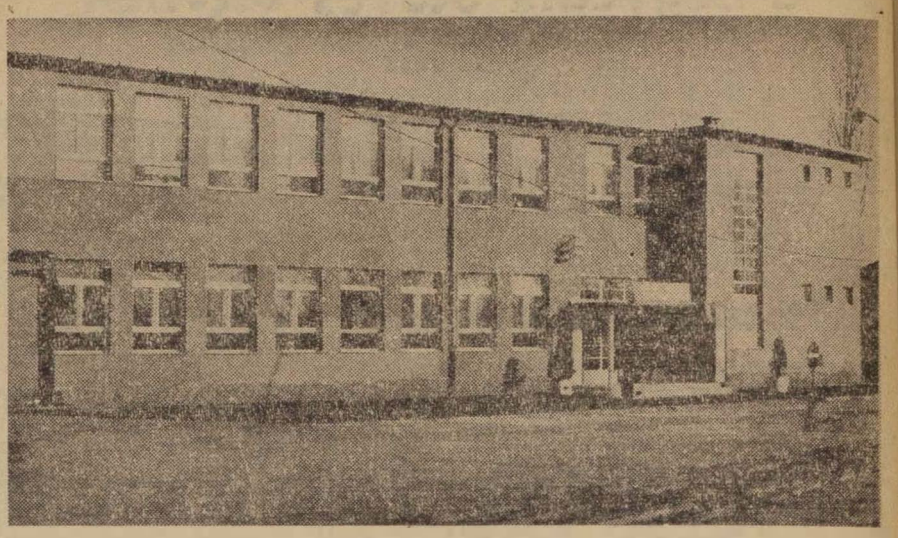
Új felvételi épület határidő előtt

Szűcs Ferenc tudósítása a Hatvan—Salgótarjáni pályafenntartási főnökség dolgozóinak kiemelkedő munkasikereiről számolt be.

December 31-e helyett november 7-re adták át rendeltetésének a *Mátraverebély—Szentkúti* kolostor megállóhelyen csaknem egymillió forintos költséggel létesített szolgálati helyiséget és várótermet. A peronsziget és a lépcsők építésénél mintegy 2500 köbméter földet kellett megmozgatni és a szakmunkások rendszeresen elvégezték a kisegítő munkákat is. Az építkezésben részt vevő 22 dolgozó kiváló teljesítményét a Nógrád megyei állami és pártszervek vezetői is elismerték. A főnökség XIII. pályamesteri szakaszának dolgozói a hatvani vontatási főnökség szociális létesítményeinek korszerűsítésénél tűntek ki. *Alig egy hónap alatt 90 személy részére öltözőt, fürdőt létesítettek. Ezenkívüli felépítettek egy olyan járműtárolót, ahol 450 kerékpárt és 50 motorkerékpárt helyezhetnek el a vontatási dolgozók.* A mintegy 280 000 forintos költséggel létrehozott helyiségek szinte hihetetlenül rövid idő alatt készültek el, s ez a kongresszusi verseny résztvevőinek, elsősorban a XIII-as pályamesteri szakasz kőműves, vízvezeték-szerelő és lakatos szocialista brigádjainak köszönhető.

AHOL A JÖVŐ SZAKMUNKÁSAIT NEVELIK

Új szakmunkástanuló-műhelyt avattak a szolnoki járműjavítóban



A szakmunkástanulók új műhelye

(Laczkó Ildikó felvételei)

A személy- és áruszállítás korszerűsítése, technikai tökéletesítése sokoldalú képzési feladatokat hárít a vasútra. A gőzvontatás Diesel- és villamosmozdonyokkal való felváltása, az alacsony sebességgel közlekedtetett személy- és teherszállító kocsik nagy sebességre alkalmas, kényelmet nyújtó, nagy teherbírásúra történt kiképzése *új technológiai igényeket támaszt a vasút járműparkját karbantartó szakemberekkel szemben.* A technikai fejlődéssel csakis úgy lehet lépést tartani, ha a megváltozott körülmények között is helytállni tudó szakmunkások lépnek a termelés folyamatába.

A MÁV szakembergárdája a vasúttal együtt formálódott, alakult és fejlődik ma is. Több ezer, a szakmák egész sorát felölelő szakmunkás és műszaki dolgozó egybehangolt, *tervszerű munkája biztosítja a vasúti járművek üzemkészségét, biztonságát és korszerű követelményeit.*

A MÁV nagy gondot fordít a szakemberek nevelésére, képzésére. *Szolnokon*, a járműjavítóban november 11-én átadott szakmunkástanuló műhely is ennek a gondoskodásnak a jegyében létesült. *Az új 120 munkahelyes, 2200 négyzetméter alapterületű műhely 6,7 millió forint beruházással épült és nyolc szakmában nyújt feltételt a képzéshez.* Emelt szintű képzéssel egyidejűleg közel 300 I—II. éves tanuló gyakorlati képzését lehet benne biztosítani. A régi, elavult, és szükségmegoldásból létrehozott tanműhely alapterülete 500 négyzetméter volt és a legminimálisabb egészségügyi követelményeket sem elégítette ki. *Ezzel szemben az új tanulóműhely korszerű fűtéssel, világítással, szellőzőberendezésekkel, öltöző-mosdóval, tágas, világos, munkatermekkel, a műhelyhez csatlakozó előadóteremmel ellátott.* Biztosított benne a szakoktatók felkészülése és a munkafolyamatokhoz szükséges szerszám és anyagraktározás is. A műhely mellett tágas területek biztosítják a pihenőidő szabadban való eltöltését. A tanulóműhely fiataljainak szakelméleti ismereteit a városban levő *605. sz. Petőfi Sándor Ipari Szakmunkásképző iskola* biztosítja, amely szintén a közelmúltban épült. A vidéki tanulóknak szállást és ideiglenesen otthont nyújtó tanulóotthon is a közelmúltban létesült.

A Szolnokon létesült tanulóműhely a járműjavító rekonstrukciójának szerves része. *A járműjavítónak a közeljövőben fel kell készülnie a Diesel-mozdonyok, motoros vontató járművek, motor mellékkocsik és 4 tengelyes személyszállító kocsik javítására.* Az új munkák új ismeretekkel rendelkező szakemberek sokaságát igénylik már most is, de a jövőben folyamatosan. Ezt hivatott nagy részben kielégíteni az üzem új szakmunkástanuló műhelye annak korszerű feltételeivel és lelkes szakoktató és műszaki irányító kollektívájával.

Elment mindenkihez, aki hívta

Történet egy önzetlen vasutasról

Feszt Gyula, a nagykanizsai pályafenntartási főnökség dolgozója. Már több, mint húsz éve az a munkaköri kötelessége, hogy karbantartsa a balatoni vonal állomásainak vízvezetékeit. Jó szakember, ezenkívül nyugtalan és fáradhatatlan mindig. Elmúlt 60 éves, tavaly már nyugdíjba mehetett volna, de állandóan többet és többet akar tenni. Nemrég kapta meg a Kiváló újító kitüntetést, azon túl, hogy többszörösen elismert Kiváló dolgozó, sőt, már kormánykitüntetésben is részesült korábbi helytállásáért.

Az idén, amint közeledett az ősz, és tudta, hogy az állomásokon mind kevesebb lesz a javítanivaló, levelet írt a *Népszabadságnak*. Meg is jelentek a lapban sorai:

„Feszt Gyula, Nagykanizsa, Csányi László utca 8. szám alatti lakos, vízvezetékszerelő felajánlja, hogy 20 napot ingyen dolgozik az árvízkárosultak javára. Kéri, hogy akinek munkájára szüksége van, értesítse."

Jöttek is a levelek egymás után. *„Kedves Gyula bácsi, ötödmagammal vagyok, én az egyedüli kereső, nagyon szeretnénk, ha talán sokak közül minket választana."* Ezt például Mike Kálmán írta Kömörőről. Nábrádról viszont Kovács Zoltán így kért segítséget. *„Tisztelt Elvtárs! ... sajnos, nincsen rá tehetségünk, hogy mindent beszereltessünk, csak a földbe való vezetéket szeretnénk megcsináltatni."* És az újabb levelek: *„Tisztelt Feszt úr!..." „Kedves Ismeretlen!..."*

Gyula bácsi ezek után elindult a Szamosközbe, az egyik szeptember reggelen — húsz napra. De csak 54 nap múlva tért haza a családjához. *Elment mindenkihez, aki hívta.* Összesen 28 családnál dolgozott, elvégezve, amire szükség volt.

— Nehéz lett volna otthagyni a tél előtt álló, megszorult embereket — mondja. — *Ezért maradtam...*

Előveszi a gondosan hímzett kis terítőket, kendőket. Rajtuk felirat: *„Az 1970-es kömörői árvíz emlékére — Barkóci Sándorné." „Emlékül Gyula bácsinak a Kovács családtól"...*

Kap azóta újabb leveleket is. Ime, az egyik:

„Kedves Gyula bácsi! Áldozatkész munkájáért ezúton is köszönetet mondok. Tudom, hogy nem volt könnyű a családjától oly sokáig távol maradni. Ám nemcsak nekem és családomnak, hanem bizonyára mindenkinek jólesett az a segítség, amit nagy-nagy szakértelemmel, annyira szívesen és önzetlenül, ellenszolgáltatás nélkül nyújtott ezen a vidéken... S köszönöm a MÁV-nak, hogy nélkülözte Önt, hiszen ott is elkelt volna szakértő, becsületes munkája. Köszönöm a kedves feleségének is, hogy vállalta a férje távollétében reá háruló nehézségeket, mert derék segítőtársat kellett nélkülöznie..." — Aláírás: *Tóth László* gimnáziumi tanár, *Fehérgyarmat.*

— *Csak az bánt* — jegyzi meg az idős szakmunkás —,



Feszt Gyula

hogy vasutas családhoz nem jutottam el. De nem baj, mert a tavaszon, míg be nem köszönt a balatoni szezon, elvállalom egy árvízkárosult, sokgyermekes vasutas épülő házánál a vízvezeték beszerelését.

S ezt a kijelentését újabb felhívásaként el lehet fogadni.

Nagy Antal Géza,
Nagykanizsa

Fiatalok a kulturált utazásért

A *nagykanizsai* és *dombóvári* csomóponton a személyszállító kocsik előfűtését a vonat mozdonya végezte. Ha a gép nem kellő időben érkezett a vonathoz, az előfűtés elmaradt. Ilyenkor a kocsik sok esetben csak a vonat indulása után kaptak megfelelő hőmérsékletet. Amikor már hidegre fordult az idő, sok jogos panasz származott a nem megfelelő előfűtés miatt.

Nagykanizsa állomás fiataljai még 1969-ben megépítették az előfűtő csőhálózatot, s így az elmúlt fűtési idényben a szerelvényeket már megfelelően előfűtötték. Dombóvár állomáson erre az évre tervezték az előfűtés megoldását. A kiviteli terv a műszakiak összefogásával elkészült, az rendelkezésre állt, de nem volt ki megcsinálja.

A dombóvári vasutas fiatalok átérezve az előfűtőhálózat szükségességét, illetve a munkaerőhiány jellentőségét, vállalták a vonatok előfűtéséhez szükséges csőhálózat megépítését. *Vállalásukat teljesítették.* A munkálatokat még a fűtési idény előtt teljes egészében befejezték. A fiatalok által végzett társadalmi munka értéke 53 600 forint.

A pécsiek, a nagykanizsai és a dombóvári fiatalok sikereinek láttán hasonló vállalást kezdeményeztek.

A csomópont fiataljai nagy lelkesedéssel láttak munkához. *A vállalás első ütemét a tervezett időre október 20-ra teljesítették.* A gőzvezeték kiépítése megtörtént, így 5 vágányon a szerelvények előfűtése biztosított. A második ütem tervezett befejezési határideje november 30.

Thier-Szabó Rudolf
Pécs

Körültekintően készültek a télre

Az elmúlt tél tanulságait felhasználva, körültekintően készülnek a télre a *budapesti igazgatóság* és a szolgálati főnökség vezetői, dolgozói. A felkészülés középpontjában a személyszállítás zavartalan, kulturált biztosítása áll. Ezért időben elvégezték a villamos- és gőzüzemű személykocsik fűtési próbáit. A kocsik belső világítási rendszerének felülvizsgálata is megtörtént.

Megfelelő intézkedések biztosítják a forduló állomásokon a személyvonatok előfűtését a szerelvényeken maradó mozdonyokkal, vagy villamos fűtőkocsikkal.

A hómarók és hóekék időszakos felülvizsgálata megtörtént, a hóeltakarító gépeket kijelölték, s a kiképzett személyzet felkészült a legnehezebb feladatokra is. Az idei télen már *két M62 sorozatú Diesel-mozdonyt is felszerelnek hókotróval.* Két hőlégsugaras hóolvasztóval több áll majd rendelkezésre, mint az előző télen. A Tvg pótkocsira szerelhető kis hőlégsugaras gépek üzempróbája is befejeződött.

A hófúvás által veszélyeztetett vonalszakaszok biztonsága érdekében 23 ezer négyzetméter hósövénytábla leszállítás alatt van. A hóvédő erdősávok fejlődése és fiatal volta következtében még ez évben nem tudják hivatásukat teljesíteni, de a következő években már jelentősen segítik, könnyítik a védekezést. *A pályamesteri szakaszokon kellő mennyiségű és minőségű szerszám készen áll a védekezésre.* Az esetleges műszaki meghibásodások gyors megszüntetése és a hírközlés folyamatos fenntartása érdekében minden szükséges anyagról gondoskodtak.

Az előző évek tapasztalatai alapján felvették a kapcsolatot a *Meteorológiai Intézet* előrejelző osztályával, hogy a téli időszakban nemcsak az eszközöket, hanem a dolgozókat is időben felkészíthessék az időjárás elleni védelemre.

A tél mégsem annyira az eszközök, mint inkább *a vasutas dolgozók nagy erőpróbája.* Ezért a felkészülésben fontos helyet kapott a dolgozókról való gondoskodás. *Körültekintő intézkedéssel biztosítják, hogy a szükséges téli ruhák, melegítő italok időben és folyamatosan rendelkezésre álljanak mindenütt.* A szolgálati helyeken október 10-ig befejeződött a kijelölt melegedők felülvizsgálata és javítása.

A gondos téli előkészület ellenére még számos területen *kemény munkára van szükség ahhoz, hogy a tél zavart ne okozhasson a vasúti közlekedésben.* A szénszükséglet zavartalan biztosítása minden télen nagy gond. A javítóműhelyek és a vontatási telepek fiókműhelyei a hátralevő időben jobb munkaszervezéssel és hatékonyabb munkával jelentős eredményt érhetnek el az időszakos vizsgáknál. A *ferencvárosi vontatási főnökségnél* a homokszárító gépek szerelési munkáinak gyorsítása elősegítheti a csomópont zavartalan homokellátását.

A létszámhiány ellenére is határozott, kemény munka folyik, hogy a budapesti igazgatóság és a szolgálati helyek dolgozói a zord időjárás esetén is biztosítsák a zavartalan utasforgalmat, a népgazdaság által támasztott árufuvarozási igények kielégítését.

A magyar sajtó napja

December 7-e, a magyar sajtó napja. A sajtó, rádió, televízió dolgozóinak ünnepe arra emlékeztet, hogy két héttel a Kommunisták Magyarországi Pártjának megalakulása után, 1918. december 7-én jelent meg az első kommunista lap: a Vörös Újság.

Ez a kapcsolat kötelezi a sajtó minden dolgozóját, hogy szavával, tollával egyértelmű elkötelezettséggel a nép, a szocialista haza, a munkásosztály érdekeit szolgálja. Törekedjen magasfokú politikai, eszmei, gondolati tisztaságra. Szenvedélyesen, de megfontoltan, bátran szolgálja a szocializmus ügyét. Azokra a kérdésekre összpontosítsa tevékenységét, amelyek egyrészt a párt és a kormány politikájának homlokterében állnak, másrészt leginkább foglalkoztatják a közvéleményt.

A tömegkommunikációs eszközökön, az újságokon, folyóiratokon keresztül a nap minden percében szinte az egész néphez szólni lehet. Hiszen hazánkban 700-nál több sajtótermék jelenik meg. A több mint 2,2 millió példányszámú napilapokon kívül csupán a fontosabb hetilapok több mint 3 millió példányban jutnak el az olvasóhoz. A rádiónak 2,5 millió, a televíziónak 1,5 millió előfizetője van.

Lapunk, a Magyar Vasutas 27 ezer példányban jut el az olvasókhoz. A szerkesztőség dolgozóin kívül résztvesznek munkájában azok a levelezők, tudósítók, akik lehetőségükkel élve cikkekkel, írásokkal adnak jelzést a dolgozók véleményéről, hangulatáról. A sajtó napja alkalmával szeretettel köszöntjük valamennyiüket!

ÖTVEN ÉVIG DOLGOZOTT

Ambró Jánost köszöntötték a Landlerban

Ritka szép jubileumot ünnepelve ment nyugdíjba *Ambró János*, a Landler Járműjavító Üzem technológusa. Ötven éve dolgozott, és ebből az *öt évtizedből 45 esztendőt szolgált a MÁV-nál egy helyen, a Landlerban.*

Az évek folyamán szakmunkásból lett főművezető, majd reszortvezető, utóbb pedig önálló tervező technológusként dolgozott. Szorgalmával, magas szakmai tudásával és legfőképpen azzal, hogy *a nehéz időkben is kitartott a vasút mellett, jó példát mutatott a fiataloknak.*

Vasúti munkásként nehéz korszakot élt át Ambró János. Azok közé tartozott, akik 1945-ben a nincstelenséggel, viszontagságokkal dacolva nekiláttak a lerombolt vasút újjáépítésének, hogy újra megindulhon az ország vérkeringése. *A munka mellett az önképzésben és mások oktatásában is elöljárt.* A felszabadulás után társadalmi munkásként az elsők között kapcsolódott be a szakszervezeti mozgalomba. Az üzemi szakszervezeti bizottságban, majd szakszervezetünk központjában és a budapesti területi bizottságban *a társadalombiztosítási reszortban tevékenykedett. Éveken át vezette a területi bizottság üdülési albizottságát*, s a mai napig aktivistaként vett részt a szakszervezeti üdültetés szép munkájában. Megbecsülés, elismerés övezte a felszabadulás óta végzett munkásságát. *Kiváló dolgozó lett* és megkapta a *„Szakszervezeti munkáért"* kitüntetés ezüst fokozatát.

Most, amikor nyugdíjba vonulása alkalmából köszöntöttük, *ott volt szinte az egész üzem.* A miniszter és a vezérigazgató elvtársak külön-külön levélben gratuláltak Ambró Jánosnak. Mi is ezt tesszük szép jubileuma alkalmával és kívánunk úgy neki, mint családjának jó erőt és egészséget, hosszú és boldog életet.

Gyergyói János

Kislány a zongoránál



Az Északi járműjavító Törekvés Művelődési Házában eredményesen tevékenykednek a különféle szakkörök, tanfolyamok. Ez a pöttömnyi kislány, Gombár Andrea, zongorázni tanul (Balogh Lajos felvétele)

Eredmények, gondok, tervek

Látogatás a ferencvárosi klub könyvtárában

A ferencvárosi vasutasok *November 7 Művelődési Klubjának* 14 000 kötetes könyvtára gazdag alapja a legnagyobb magyar vasúti csomópont 4500 dolgozója kulturális fejlődésének. Ugyanakkor jó segítség a tanuláshoz, s hasznos a szórakozáshoz. De még jobb is lehetne, ha többen látogatnák, többen kölcsönöznék könyveit.

Balázs Ákosné, a klub vezetője s egyszemélyben könyvtárosa, akit két és fél esztendeje helyeztek erre a fontos posztra, a klubigazgatás száz meg száz gondja közt is állandóan azon töri a fejét, miként toborozhatna több olvasót. *Mert korántsem elégedett azzal, hogy a ferencvárosi vasutasoknak csupán 13 százaléka tagja a könyvtárnak*, holott a SZOT irányelve: az adott munkahely dolgozóinak legalább negyedrésze legyen állandó könyvtárlátogató.

Előzőleg függetlenített könyvtárosa volt a klubnak a 10 ezer kötethez, a mostani 14 ezerhez még inkább elkelne. Balázsné azonban nem türelmetlen, nem kerget álmokat, azt mondja, *az eredményhez kitartó, szívós munka kell.* De állandóan tusakodik benne a könyvtáros a klubvezetővel és a könyvtármunkában is gyorsabb haladást szeretne elérni, úgy mint a klubfenntartásban. *Az elmúlt két évben egymillió forinttal rendbehozták a becsorgó tetőzetet, kifestették, kicsinosították az erősen elhasznált helyiségeket.* Jövőre homlokzati tatarozással, a nyílászáró szerkezetek cseréjével, az utak, járdák újjáépítésével folytatódik a munka. Ez feltétele a klubélet fellendülésének, ami napról napra érezhető is. Szeretné, ha ezután majd sor kerülne a könyvtári munka fellendítésére is. Erre határozott elképzelései vannak:

— Az évi 25 000 forint értékű könyvvel gyarapodó könyvtárhoz, a csomópont különböző szolgálati helyekre kihelyezett letéti könyvtárakkal való törődéshez ismét szükség volna függetlenített könyvtárosra — mondja. — Ehhez persze széles körű propagandamunkába kell kezdeni. Minden szolgálati helyen és a lakótelepeken célszerű lenne táblákat elhelyezni, feltüntetni rajtuk a könyvtári órákat, a könyvkölcsönzés lehetőségeit, felsorolni a legújabb műveket. Szükség lenne nyomdai előállítású állandó propagandafüzetre, amely a könyvekhez is kedvet csinálna. Nem ártana sűrűbb időközökben bizonyos csoportosításban könyvajánló bibliográfiákat kiadni, külön a fiataloknak, külön a fizikai dolgozóknak, az értelmiségieknek, műszakiaknak.

Ezt ő már el is kezdte, amikor az ország felszabadulásának negyedszázados jubileumára *Huszonöt éve történt* címmel jegyzékbe foglalta a dokumentumgyűjtemények, életrajzok, történelmi riportok, visszaemlékezések, regények, elbeszélések, versek, publicisztikai művek címét és *stencilezve szétküldte a dolgozóknak, minden szolgálati helyre, valamennyi főnökségre.*

Természetesen azt sem lehet sokáig halogatni, hogy *rozzant, elavult a szabadpolcos könyvtári berendezés.* Helyette korszerű, jól elrendezhető, kedvező helykihasználású polcokra lenne szükség, olyanokra, amelyekről az olvasók áttekinthetőbben, kedvükre válogathatnak a könyvek között.

Ezeket a gondokat már elmondta a területi bizottság vezetőinek is, akik a legnagyobb megértéssel fogadták.

Sz. F.

Samu bácsi

Kedves, mosolygós arcával naponta találkozunk a *vasúti főosztály* kapujában. Ő az, akinek vezetéknevét kevesen ismerik. Mindenki egyszerűen és családiasan *Samu* bácsinak hívja a vasút vezetőitől az ügyes-bajos dolgaikat intéző ügyfelekig, akik gyakorta megfordulnak a MÁV vezérigazgatóság épületében.

Kinek is tűnne fel, hogy Samu bácsi *immár negyven esztendeje* fáradhatatlanul adja a tanácsokat, útbaigazításokat a járatlan ügyfeleknek. *Mindenkit ismer, pontosan tudja, hogy a sokféle ügyben ki, mikor, hol illetékes.* Memóriája évtizedekre visszamenően megőrizte, hogy ki, hol, mikor szolgált a MÁV-nál. A rossznyelvek szerint információi minden személyzeti kimutatásnál pontosabbak...

1910-ben, *Püspökladányban* született, és 21 éves korában, 1931-ben sikerült órabéres pályamunkásként bejutnia az akkori terézvárosi osztálymérnökségre. 1940-ben irodai altiszt lett a régi vezérigazgatóság elnöki hivatalánál. *A háborús években is szerényen csendesen hozta-vitte az aktákat és nyelte a keserűséget.* Elnökigazgatók jöttek-mentek de Samu bácsi maradt. Akkor is maradt, amikor a nagyságok elmenekültek nyugatra. A méltóságosok elmentek, Samu bácsi kisöprögette utánuk az irodákat és ráfordította a kulcsokat az ajtókra. A kulcsot zsebrevágta és várta szép nyugodtan a világ megfordulását. Nem is várt hiába, hamarosan megfordult a világ, és a vasutasok is kezdtek visszaszállingózni az épületbe. Ő kiállt a portára és *tisztelegve átadta a kulcsot azoknak, akiket érdemesnek tartott*, hogy betegyék a lábukat. (Egyesek szerint, akiket nem, azokat be sem engedte.)

Azóta sok minden történt, s az idős portás továbbra is minden reggel köszönti a vasúti főosztály dolgozóit, de olyan méltósággal, hogy az egykori *Hotel Ritz* főportása is megirigyelné.

Samu bácsi, azaz *Szabó Sámuel* MÁV főellenőr most 60 éves. Egészsége töretlen, vezetőinek felkérésére szívesen marad tovább is aktív szolgálatban. 60. születésnapján *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes személyesen nyújtotta át az okmányt, melyben a többi között ez áll: *„Kívánom, hogy minden időben élethivatásának tekintett vasúti szolgálatát — az eddigiekhez hasonló felelősségérzettel és a legnehezebb időkben is tanúsított példamutató helyt állással és éberséggel — jó egészségben tovább folytathassa."*

Bermann István



Rödönyi Károly miniszterhelyettes elismerő oklevelet nyújt át Szabó Sámuel főellenőrnek (Laczkó Ildikó felvétele)

Kamarazenei délután a MÁV Kórházban

A kamarazene eredetileg az egyházi zenével szemben — a XVII. században kialakult — világi zene volt. Igazi fénykorát a XVIII. században érte el. Ma a kamarazene inkább valami *„intim zenét"* jelent, kisebb, szolisztikus együttesre készült muzsika, társasági zene, amelynek keretében néhány muzsikus, zenekedvelő közönségnek hangulatos délutánokon, estéken reprezentatív vonós, fúvós, énekes darabokat ad elő. Nem a szokásos hangverseny, hanem maga az élő, közvetlen zene.

Ezek a hagyományok keltek életre néhány lelkes muzsikus közreműködésével november 15-én a MÁV Kórházban. Orvosok, akik nemcsak a tudomány és korszerű technika vívmányainak felhasználásával gyógyítanak, hanem a pszichoterápia eszközeként zenével is. Az emberiségért végzett odaadó és áldozatos munka mellett — a rohanó világban — bizony alig marad idő áldozatvállalásra a művészet érdekében. Nekünk, vasutasoknak, mégis vannak ilyen orvosaink és nekik méltó zenész partnereik. Az ő zenekarukból alakult kamaraegyüttes tette emlékezetessé ezt a délutánt is. A közvetlen hangulatot pedig az orvosnak, zenésznek egyaránt kiváló *dr. Novák Emil* bevezető és kísérő szaval, majd kiemelkedő cselló-produkciója biztosította.

A műsorban elsőként — talán éppen az intim hangulat felkeltése érdekében — *Mozart* ismert C-dúr fuvolanégyese hangzott el. A fuvolaszólamot *Lévay Zsigmond* játszotta.

Az est igazi meglepetése és élménye *Karl Meister* professzor három saját szerzeményű darabja volt. A müncheni rádió nyugdíjas zeneigazgatója és az ottani zeneakadémia volt tanára sokoldalú ember. Kitűnő előadó, szervező, lelkes nevelője az ifjúságnak ma is: *zeneiskart vezet, kamaraegyüttesben muzsikál, ifjúsági operastúdiója van, s emellett zeneszerző*, akinek darabjai számos koncert műsorán szerepelnek. Fáradhatatlanul járja a világot, s nagyra értékeli a magyar zenekultúrát.

Mint zeneszerzőt és előadót egyaránt alkalmunk volt megcsodálni. Solocello music-ja *Novák János* előadásában hangzott el. s nyomban felkeltette figyelmünket ennek az ötletes és modern — de tonális, dallamos — zenének szépségei iránt. A legkedvesebb pillanatokat az *Éva* — vagy szabadabb fordításban — az asszony dicséretére írt, tartalmilag, zeneileg egyként szellemes dala szerezte, a bájos és tehetséges *Zsadon Andrea* előadásában.

Végül a mester és régi barátja, Novák dr. együttesen adták elő a zongorára és — erre az alkalomra csellóra átírt — szonatinát, amely újszerűségével, szép dallamvezetésével és kissé *Orf műveire* emlékeztető pregnáns ritmikájával az est méltó befejezése volt.

A nem nagyszámú, de lelkes hallgatóság azzal a jóleső érzéssel távozott, *hogy olyan zenei élményben volt része, amely nem a hivatásos együttesek technikai bravúrjával vagy a kivételes előadások magas igényű művészi színvonalával, hanem közvetlenségével, a zene és humánum összetartozásával és összeforrottságával, a hivatás és művészet azonosságával káprázlatott el.* Ezek a zenei törekvések pedig őszinte támogatást érdemelnek.

Dr. Csillag Ferenc

MÁV—Volán komplexbrigádok tanácskoztak Békéscsabán

November 12-én a békéscsabai *Üttörő és Ifjúsági Ház* kultúrtermében ültek össze tanácskozásra a szegedi igazgatósághoz tartozó állomások, valamint *Bács, Békés, Csongrád* és *Szolnok* megye Volán vállalatok képviselői.

A tanácskozást *Elek György*, a szegedi vasútigazgatóság helyettes vezetője nyitotta meg, majd *Kazamir Károly*, a Volán 8. sz. vállalat igazgatója tartott vitaindító előadást.

Napirenden szerepelt a közlekedési koncepció megvalósítását és végrehajtását elősegítő MÁV—Volán komplexbrigádok tevékenységének értékelése. A két vezérigazgató által közösen kiadott irányelvek alapján elkészített végrehajtási utasítás — mint az a vitában is kifejezésre jutott — jó és előremutató a brigádok számára. A vitában felszólalók közül *többen szóvá tették az alacsony színvonalon álló és nem kielégítő munkakörülményeket és szociális ellátottságot.*

A megyei pártbizottság képviselője hozzászólásában elmondotta — ezt többen is észrevételezték —, hogy *1971. január 1-től a Volán vállalatok végzik az összes darabáru fel- és elfuvarozását*, amelynek a feltételei — technikai, munkaerő — szempontjából nincsenek biztosítva. A szegedi igazgatóság vezetői megígérték, hogy a Volán dolgozóit, vezetőit a legmesszebbmenőkig segítik az új feladatok ellátásában. Több hozzászóló érintette, hogy *a személyszállítási együttműködésnek már jó eredményei vannak*, és további lehetőséget ad az utasok gyors, pontos és kulturált elszállítására.

FOTOKIÁLLÍTÁS

A *debreceni járműjavító művelődési házában* ez év tavaszán alakult meg a fotoszakkör 12 taggal. A szakkör céljául tűzte, hogy tagjaival megismerteti a fotoművészet alapjait és az év végén önálló kiállítással mutatkozik be az üzem dolgozói előtt. E vállalásuknak tettek eleget november 6-án, amikor a szakkör feldolgozva *az üzem 25 éves fejlődését*, mintegy 80 darab színes és fekete-fehér fotóval dokumentálta a fontosabb eseményeket.

Az üzem művelődési házának oldalcsarnokában kiállított anyagot *több mint 2000 dolgozó és családtag tekintette meg.* A kiállítás anyaga a dolgozókat munkavégzés közben is ábrázolja, és a november 7-i ünnepségen több családtag fedezte fel hozzátartozóját az üzemben végzett munka közben.

Volosinovszki János

Univerzális ember

Mezőtúr állomáson a autóház létszámába tartozik *Jenei Zsigmond* kocsilakatos, aki immár 37 éve szolgálja a vasutat. A tapasztalt vasutas amolyan mindenes az állomáson. Ő intézi az akkumulátorok le- és beszerelését, őt hívják, ha egy kitört ablakot kell cserélni. Télen pedig a személykocsik előfűtéséről is neki kell gondoskodni.

Sokoldalú munkáját nagy hozzáértéssel, hozzáértő gyakorlattal végzi. Ha szükség van rá, éjszaka és szabad idejében is kimegy az állomásra és segít a sürgős feladatok elvégzésében.

Boldizsár Gyula

Róma 1960

A vasutas sport negyedszázada az olimpiák tükrében

Az örök város, *Róma*, nagy szeretettel és tikkasztó hőséggel várta a *XVII. olimpiát 1960 augusztus 25 és szeptember 11 között.* Már a részvevő nemzetek száma — 84 ország sportolói indultak — bizonyította, hogy az olimpiai gondolat újabb mérföldkövéhez érkezett. de — súlyos figyelmeztetőként — mindjárt a játékok elején a sport egy alattomos ellensége is végzetes módon jelentkezett.

Egy fiatal dán kerékpáros: *Knud Enemark-Jensen* országúti versenyzés közben meghalt. Egyöntetű orvosi vélemény szerint *nagymértékben közrejátszott a tragikus eseményben a doppingszer használata is.* A túlhajszolt győzni akarás, a mindenáron kiharcolt sikerre való törekvés mintha Rómában érte volna el csúcspontját. *Melbourne* egyéni bajnokai közül mindössze tizennégyen tudták megismételni sikerüket. atlétikában például nyolc világcsúcsot adtak át a versenyzők a múltnak.

Máig is tartó vita

Ebben a roppant feszült versengésben — amelybe már új, fiatal, önálló államok tehetséges sportolói is beleszóltak — *a magyar csapat nem tudta megismételni berlini, londoni, helsinki, melbourni eredményeit, helyezését.* Kétségtelen, hogy az ellenforradalom megrázkódtatásait az erősen meggyengült magyar sport még nem tudta teljesen kiheverni sem élvonalában, sem utánpótlásában.

Rómában 6 első, 8 második, 7 harmadik helyezést értek el a Magyar Népköztársaság reprezentánsai. A győzelmeket áhító, a teljes összképet nem látó, a fejlődést teljes mértékben nem ismerő — és az előző olimpiák sikereitől kissé elkényeztetett — magyar sportközvélemény bizonyos fokú elégedetlenséggel fogadta, hogy Magyarország a nem hivatalos pontversenyben „csak" a hatodik helyezést tudta megszerezni. Pedig hazánk sportja a római csúcsolimpián, sorrendben elfoglalt hatodik helyezésével változatlanul a világ sportjának élvonalában maradt.

Sok, nálunk nagyobb, fejlettebb, gazdagabb ország boldogan fogadta volna a világranglistán a hatodik helyezést. És olimpikonjaink nem is mondhatták el magukról, hogy a szerencse istennője, *Fortuna*, túlságosan kegyeibe fogadta volna őket. A vita mégis, a mai napig is tart sportközvéleményünkben. Legalább annyian akadnak, akik úgy vélik, hogy számunkra — a számok törvénye alapján — *a visszaesés olimpiája volt Róma.* Sokak szerint azonban az óriási léptekkel fejlődött sportvilágban. az eddigi legnagyobb mezőnyben a 21 ötkarikás érem, a hatodik helyezés. sportéletünk fejlődésének új. további sikereket ígérő állomása volt...

„Vasutas" pontok

Talán ilyen jellegű vita kísérte a római olimpia után a magyar vasutas sportolók szereplését is. Ha Fortuna hűtlenségét említettük, ez is vonatkozott a BVSC-ből és a vidéki vasutas sportklubokból az olimpiára került versenyzőkre. Példának hozhatjuk fel *Reznák Jánost*, a Ceglédi VSE nehézsúlyú, szabadfogású birkózójának esetét...

Reznák derekasan küzdött, eredményesen harcolt minden mérkőzésén. *Egyetlen vereséget sem szenvedett, mégis annyi hibapontot szedett össze, hogy nem jutott a döntőkig.* A hatodik helyen végzett, így is egy pontot szerzett a magyar csapat számára. *Hódosnak* sem volt szerencséje. két fordulóban győzött, a harmadikban kiesett.

Annál jobban szerepelt a *Szombathelyi Haladás* kiváló súlyemelője, *Tóth Géza.* A magyar súlyemelők 10 évvel ezelőtt kezdték meg a felzárkózást ebben a nehéz sportágban és talán éppen a római eredmények segítették helyes irányba haladó sínekre a sportág szerelvényét. *Veres Győző* harmadik és *Tóth Géza* negyedik helyezése a váltósúlyban és a középsúlyban erre utalnak. Róma után kezdődött a magyar súlyemelők felzárkózása a világ élvonalába. Akik csak egy kicsit is ismerik e sportág történetét, tudják, *hogy ebben a felzárkózásban milyen döntő szerepet vállalt a magyar vasutassport, élén a szombathelyi Tóth Gézával.*

A sportok *„királynője"*, az atlétika, a műsor végére maradt. mintegy ünnepi befejezéseként az addig legsikeresebb úkori olimpiának. *Csermák József* immár harmadszor szerepelt a kalapácsvető versenyen. de számára ez már a búcsú olimpiája volt. A világ legjobbjai kezéből már 70 méter felé repült a kalapács. A szovjet *Rugyenkov* 67,10 méterrel győzött, *Zsivótzky* 65,79 méterrel az ezüstérmet szerezte meg. Csermák 59,72 méteres legjobb dobása kevés volt, hogy a tapolcai vasutas versenyző a selejtezőkön túljusson.

A ponthozók

A különböző csapatversenyekben szerezték a magyar olimpikonok a legtöbb pontot, bár a vízilabdázóktól és a labdarúgóktól fényesebben csillogó érmeket várt a hazai közvélemény. Mindkét csapatunk a harmadik helyen végzett. A két csapatban akadtak vasutas sportolók is. A labdarúgóknál *Novák Dezső*, aki ekkor még a Szombathelyi Haladás játékosa volt: a BVSC vízilabda csapatából *Konrád János*, valamint *Katona András.*

Rómában is — néhány váratlan kudarc ellenére — a vívók tudták a legtöbb pontot hozzátenni a magyar csapat összeredményéhez. A pályafutásuk elején álló *Kamuti-fivérek* nem jutottak egyénileg a döntőbe, de a negyedik helyezést elért tőrcsapatban ott voltak klubtársukkal, *Czvikovszky Ferenccel* együtt. Az aranyérmet szerzett kardcsapatban eredményesen vívott a BVSC-s *Mendelényi Tamás. Kovácsné Nyári Magdának* sem sikerült a női tőr egyéniben a középdöntőből továbbjutnia, viszont az ezüstérmes magyar női tőrcsapatot *Székely Tibornéval* együtt erősítette.

A római tűzijátékos olimpiai záróünnepségen már Tokió jelezte, hogy négy év múlva várja a világ legjobb sportolóit. Az örök városból hazaérkezésük után a vasutas sportvezetés értékelte a XVII. olimpiát, és a maga területén haladéktalanul hozzálátott, hogy Tokióba még eredményesebb, még felkészültebb versenyzőket adhasson a magyar csapat számára.

Vedres József

Győzelem az NDK-ban

A *Keleti pályaudvar* sportküldöttsége 1970. november 10 és 14 között baráti találkozón vett részt, a Német Demokratikus Köztársaság *Neudietendorf-i pályaudvar* vezetőinek meghívásaként. Ezzel viszonoztuk német vasutas barátaink október 15-i, budapesti látogatását.

Német vasutas barátaink meleg szeretettel fogadtak, amerre csak jártunk. A szívélyes vendéglátás keretében megtekintettük *Erfurt* nevezetességeit. műemlékeit.

A találkozó során barátságos labdarúgó-mérkőzésre is sor került, melyet 5:4 (1:3) arányban a Keleti pályaudvar csapata nyert meg.

Vajna Ferenc

Szabadfogásban is remekeltek a BVSC birkózói

A BVSC birkózói ismét bizonyítottak. Az NB I-es kötöttfogású csapatbajnokság megnyerése után, *szabadfogásban is szép teljesítményt nyújtottak.* Az NB II-ben veretlenül végeztek az első helyen, így ebben a fogásnemben is bejutottak a legjobbak közé.

Mint *Pintér István* vezetőedző elmondotta a szakosztályban *Laták, Vass, Varga I., Fufrenda, Csábi* és *dr. Mench* személyében kitűnő szabadfogású versenyzőkkel rendelkeznek. Őket jól kiegészítették a kötöttfogásúak *Csapó, Hornyák, ifj. Pintér István* és *Darabánt dr.*

Az edző bízik abban, hogy versenyzői a következő bajnoki évben, a legjobbak között is megállják majd helyüket a szabadfogású csapatbajnokság küzdelmeiben. *Természetesen a szakosztály főerőssége változatlanul a kötöttfogás.*

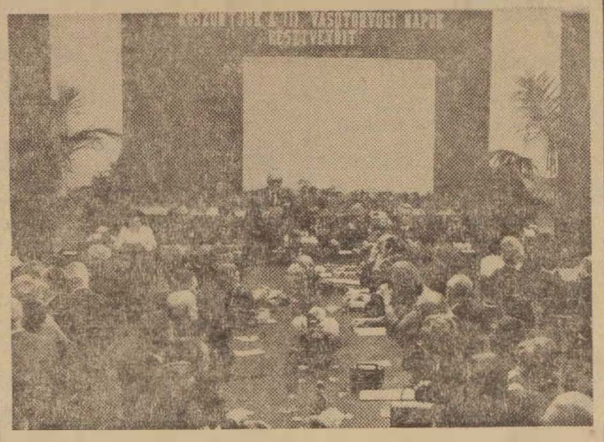
Egyébként ez a szép sikersorozat, amelyet a BVSC birkózói néhány hét alatt elértek. a legfőbb bizonyság arra, hogy a szakosztályban folyó kitartó nevelőmunkának megérett a gyümölcse.

BÉKÉSCSABAI ÚSZÓPALÁNTÁK

A közelmúltban Hódmezővásárhelyen megrendezett úszóversenyen kitűnően szerepeltek a Békéscsabai MÁV úszói. A gyermekszámokban 9 első és 8 második helyezést értek el. Négy egyéni győzelmével kiemelkedett a mezőnyből a 7 éves *Várai Erzsébet.* De jól szerepelt *Orosz Mária, Sas Éva, Megyeri Klára, Gajka Magda, Orosz György* és *Szeberényi Zsolt* is.

B. Gy.

Vasútorvosi napok



Rödönyi Károly miniszterhelyettes megnyitja a vasútorvosi napokat
(Laczkó Ildikó felvétele)

Ebben az évben november 19—21. között tartották a *III. vasútorvosi napokat.* Az érdekes előadássorozatot a MÁV vezérigazgatóság vasútegészségügyi és munkavédelmi osztálya, a MÁV Kórház és Központi Rendelőintézettel közösen szervezte. A III. vasútorvosi napokat *Rödönyi Károly* miniszterhelyettes nyitotta meg.

Az előadók olyan témákkal foglalkoztak, melyek a vasutasok foglalkozási ártalmait elemezték. A vasutas dolgozók egy részének élet- és munkakörülményei kihatással vannak egészségi állapotuk alakulására is.

Az előadássorozaton a többi között elhangzott dr. Horváth József: *Az életkor, munkaképesség és a balesetek összefüggésének értékelése.* dr. Novák László: *Az üzemorvosi és rendelőintézeti munka összehangolásának tapasztalatai Pécs állomás dolgozóinak orvosi ellátásában.* dr. Rábik Jenő, dr. Pénzes László és dr. Szebeni József: *Üzemen belüli nő- és terhességvédelmi munka az aktív profilaxis tükrében,* dr. Fodor János, dr. Novák Emil és Bódi Éva: *A zajártalomról általában,* dr. Rábai Kálmán: *A mozdonyszemélyzet zaj- és fényterhelése EEG vizsgálatai című előadás.*

Fentieken kívül számos más orvosi, egészségügyi szakkérdésről hangzott el előadás, hozzászólás.

A III. vasútorvosi napok előadássorozatának befejeztével *dr. Tari Endre* főorvos mondott zárszót.

Elhunyt Kristóf János

1899-ben született Szegeden A munkásmozgalomba fiatalon került be, s a Tanácsköztársaság idején jelentkezett a Vörös Hadseregbe. Tevékenységéért megkapta a „Tanácsköztársaság emlékérem" kitüntetést. 1929-ben a lökösházi villanytelepen kapott gépkezelői beosztást. 1944 óta szakszervezeti tag, majd 1945-ben belépett a Magyar Kommunista Pártba. Ekkor már a szegedi villanyműhely vezetését bízták rá.

Nyugdíjaztatása után a szakszervezet területi bizottságán az első időkben mint vizsgázott munkavédelmi felügyelő fejtett ki értékes tevékenységet, majd 1966-ban átvette a nyugdíjasok ügyeinek intézését, a nyugdíjas alapszervezetek segítését és ellenőrzését.

November 19-én, nagy részvét mellett kísérték utolsó útjára Szegeden. Búcsúztak tőle elvtársai, barátai, hozzátartozói. Tényleges és nyugdíjasok állták körül sírját, amelyet elborítottak a szeretet és hála virágai.

Rászolgált az elismerésre

Mi történik, ha egy utas jegyváltáskor a pénztárnál felejti a 280 forintért vásárolt új esernyőjét? A legjobb esetben — ha becsületes emberek kezébe jut — az ernyőből „szabályszerű" talált tárgy lesz, amit jogos tulajdonosa megfelelő utánjárással visszakaphat.

Palla Béláné ellenőr, a Nyugati pályaudvar 5-ös számú személypénztárának dolgozója november 3-i szolgálata alkalmával másképpen cselekedett. *Tudta, hogy a pénztárablak korlátjánál felejtett esernyő csak az iment eltávozott utasé lehet, aki Vácra kért menetértí jegyet.* Rövid időre gyorsan lezárta a pénztárt, s a vonathoz sietett.

„Nem akartam hinni a szemeimnek — írta a budapesti vasútigazgatóság vezetőjéhez küldött levelében az utas —, *amint megláttam a könnyű munkakabátban felém közeledő pénztárosnőt, kezében a már elveszettnek hitt esernyőmmel.* Kötelességen túlmenő magatartása és becsületessége gondolkoztatott el azon, hogy az emberek sokszor hajlamosabbak csekély hibák megírására, és ritkábban fognak tollat a szép tettek, így a vasutasok helytállásának méltatására, amit szinte természetesnek tartanak."

Az igazgatóság vezetője *nyilvános dicséretben és 500 forint jutalomban részesítette Palla Bélánét* a vasutasság jó hírnevét tovább öregbítő, példamutató magatartásáért.

Társadalmi munkában

A Debreceni Közlekedési Vállalat megszüntette az úgynevezett *Pallagi* villamosközlekedést. A pálya felszedésére a *debreceni járműjavító* KISZ-fiataljait kérték meg. A fiatalok társadalmi munkában vállalták a nem könnyű munkát. A BIOGAL Gyógyszergyár és a Pallagi végállomás közötti 4 kilométer hosszú vonalon szabad szombaton és vasárnap végezték a munkát.

A járműjavító fiataljai ezúttal is bebizonyították, hogy lehet rájuk számítani.

V. J.

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Szücs Ferenc, Hatvan: Pintér Lajos. Vácrátót; Nagy Antal Géza, Nagykanizsa; Ugiyai Sándor, Miskolc: Surmann Imre, Chemez Dénes. Gyergyói János. Budapest; Boros Zoltán, Szombathely: Havasi Andrásné. Pécs; Boldizsár Gyula. Békéscsaba; dr. Bánkfalvy Gyula. Sziládi Sándor. Szeged; Kiss János. Marosán Pál. Volosinovszky János. Debrecen; Honti Károly. Vác. **Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.**

Várfalvi Gyula. Gyékényes; Klopp József. Csopak; Szita István. Magyarboly: **Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.**

ÜNNEPEKRE AJÁNDÉKOT az UTASELLÁTÓ pályaudvari pavilonjaiból.

HÍREK

— *ÚJÍTÁSI HÓNAP. Eredményesen zárult a november 7. tiszteletére rendezett újítási hónap a szombathelyi járműjavítóban. A dolgozók 23 javaslatot nyújtottak be. Ebből nyolc javaslat a Diesel-osztály dolgozóinak nevéhez fűződik.*

— **Tízéves tervet dolgozott ki az ÖBB** a biztosítóberendezések kiépítésére. Ennek értelmében a hetvenes évek végéig 1500 kilométer hosszú fővonalat szerelnek fel vonatbefolyásoló berendezéssel, száz villamos-állítóállomást és automata blokkállomást építenek.

— **Elismerő sorok a panaszkönyvben.** Gyoma állomáson sokan látogatják az Utasellátó ízlésesen berendezett, mindig tiszta helyiségét. Ebben a választék mellett nagy része van az előzékeny, udvarias kiszolgálásnak. A panaszkönyvben is csak dicsérő sorok olvashatók.

— **Évente átlagosan 300 kilométerrel növekszik** a lengyel vasutak villamosított vonalainak hossza. A Wroclaw—Poznan közötti 165 kilométeres szakaszon 1971 végére befejezik a munkát. Jól halad a Gorny Slask—Krakkó vonal villamosítása is.

— *ÖREGEK NAPJA. A pécsi szertárfőnökség Hámán Kató szocialista brigádja a mozgalmi szervek támogatásával november 6-án rendezte meg az öregek napját, amelyen húsz, volt szertári dolgozó jelent meg. A brigádtagok virággal kedveskedtek a vendégeknek. majd fehér asztal mellett látták őket vendégül.*

— **Az őszi hónapokban fellendült az újítómozgalom** a miskolci járműjavítóban. Augusztus 1-től október végéig 46 dolgozó 28 újítást adott be. Legtöbb javaslat a gépi megmunkáló osztály és a kocsijavító részleg dolgozóinak nevéhez fűződik.

— **Százéves híd.** Az algyői vasúti Tisza-hidat száz évvel ezelőtt adták át rendeltetésének. Ugyanakkor indult meg a vasútforgalom Szeged—Rókus —Hódmezővásárhely—Békéscsaba között. A régi híd már nem felel meg a követelményeknek, ezért született olyan döntés, hogy szomszédságában új, korszerű közúti hidat építenek.

— **Kétszázhuszonöt nyugdíjas vett részt** azon a találkozón. amelyet a szegedi területi bizottság és a szegedi vasutasok nyugdíjas szervezete rendezett a MÁV Petőfi Sándor kultúrotthonban. A nyugdíjastalálkozón két 90 éven felüli nyugdíjas is jelen volt.

A HIVATALOS LAPBÓL

A Hivatalos Lapból a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket:

45. számból: A Központi Statisztikai Hivatal elnökének 1/1970. (VII. 4.) KSH számú rendelkezése az állami statisztikai adatgyűjtési rendszer fejlesztéséről.

LAKÁSCSERE

Elcserélném 1 szoba összkomfortos, magasföldszintes lakásomat 2 szoba összkomfortos lakásra. Cím: Szegedi Sándor. Bp. VIII., Asztalos Sándor u. 1. (Kerepesi útról a bejárat. Érdeklődni lehet este személyesen 17 óra után. (Telefonon napközben: 228—231.)

Hatvani 2 szoba összkomfortos, földszintes MÁV lakásomat elcserélném hasonló budapestire. Érdeklődni lehet: Számviteli Főnökség, Bp. V., Guszev u. 1. II. em. 216.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő Gulyás János
Szerkesztőség
Budapest VI Benczúr utca 41
Telefon: városi: 229—872.
üzemi: 19—77
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest VII., Rákóczi út 54.
Telefon 224—819
Felelős kiadó: Gábor Márton,
a Népszava Lapkiadó Vállalat
igazgatója
Új csekkszámunk MNB 215—11 859
1970. XII 31-ig a régi csekk is felhasználható!
Szikra Lapnyomda

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XIV. ÉVFOLYAM, 24. SZÁM. Ára 40 fillér 1970. DECEMBER 15.

Miskolci eredmények az áruszállításban

Az őszi hónapokban jelentősen emelkedtek a *miskolci vasútigazgatóság* áruszállítási teljesítményei. Októberben például 103 százalékra teljesítették az elszállított árutonnatervet. Ez azt jelenti, hogy *a tervezettnél 61 225, a bázishoz viszonyítva pedig 114 607 tonnával több árut szállítottak.* Ez az eredmény azért is figyelemre méltó, mert az igazgatóság szolgálati helyein az igényeltnél lényegesen kevesebb kocsit tudtak kiállítani.

Az áruszállítási feladatok teljesítéséhez hasonlóan kedvezően alakult a kocsikihasználás is. *A tervezett 24,10 tonna helyett 25,15 tonnát, tehát kocsinként 1,05 tonnával többet raktak be.* Ezzel az eredménnyel októberben 104 százalékra teljesítették a kocsikihasználási tervet. Ez nem kevesebb, mint 1500 kocsi megtakarítását jelenti.

Amennyire kedvezően alakultak az igazgatóság területén az áruszállítási teljesítmények, olyan mértékben *romlott a menetrendszerűség.* A személyszállító vonatok menetrend szerinti közlekedésénél a 95 százalékos tervvel szemben csak 93,6, a tehervonatoknál a tervezett 64 helyett mindössze 57,8 százalékos eredményt értek el.

Tudósítóink jelentik:

Kongresszusi vállalások a megvalósulás útján

A vasút dolgozói nagy figyelemmel kísérték a párt X. kongresszusának eseményeit — ezt bizonyítják az ország minden részéből szerkesztőségünkbe érkezett levelek is. A több és jobb eredményekre való törekvés, a határozat minden körülmények közötti megvalósításának szándéka tükröződik a beküldött sorokban.

MISKOLC: 133-mal több üzemképes kocsi

Tudjuk, hogy a MÁV-nak nagy szüksége van minden teherkocsira, hogy eleget tehessen szállítási feladatainak — írja a miskolci járműjavító üzemből *Pál István.* — Ennek megfelelően csatlakoztunk még az első félévben a nagykanizsai csomópont dolgozóinak felhívásához. A X. kongresszus tiszteletére tett erőfeszítéseink nyomán vállalásunkat sikerült túlteljesíteni, *s eddig 3 százalékkal több teherkocsit adtunk át a forgalomnak, mint amennyire eredetileg ígéretet tettünk. Ez a többlet pontosan 133 darab kijavított, üzemképes járművet jelent.* Ezzel együtt jelenthetjük azt is, hogy a termelékenység terven felül vállalt másfél százalékos növelése helyett csaknem a 2 százaléknál tartunk, és az átfutási időket a célkitűzéshez képest 6,5 százalékkal csökkentettük.

DUNAKESZI: Az egyetértés jele

A dunakeszi járműjavító vezetősége és dolgozói nevében ezt írja *Révay Sándor,* a szakszervezeti bizottság titkára:

A párt politikájával és a kongresszus határozatával való egyetértésünket fejeztük ki azzal, hogy a nemzeti jövedelem egyszázalékos növeléséhez felajánlott 50 000 munkaórával szemben üzemünk dolgozói és szocialista brigádjai — a tervezettnél is termelékenyebben munkálkodva — *eddig összesen 83 000 munkaórát takarítottak meg. Önköltségünk évi egyszázalékos csökkentése helyett pedig 2,2 százalékos eredményt értünk el háromnegyed év alatt.* Az év hátralevő részében minden igyekezettel azon leszünk, hogy eredményeink tovább javuljanak és az eddiginél is biztosabb alapot teremthessünk a jövő évi

(Folytatás a 4. oldalon)

A vasút nagy erőpróbája

az év végi ünnepi forgalomban

Kétszázötven mentesítő vonat — Kevesebb vonóerővel, dinamikusabb személyszállítást

A rendkívül erős őszi forgalom mellett az idén minden eddiginél nagyobb feladatot jelent a karácsonyi és az újévi ünnepi személyforgalom lebonyolítása. *Ha az év vége valaha nagy erőpróbája volt a vasútnak és a vasutasoknak, az idei kétszeresen az lesz.* Hiszen sok évi tapasztalat bizonyítja, hogy a nyári hónapok személyforgalma valósággal eltörpül az ünnepi forgalom mellett. Ilyenkor szinte útrakel az egész ország.

A vezérigazgatóságon szerzett értesülések szerint — a várható utasigényeket figyelembe véve — a közlekedésre szükségesnek ítélt személyszállító vonatok tervezése időben megtörtént. Eszerint az ünnepi forgalom lebonyolításában, a korábbi gyakorlattól eltérően — a karácsonyi forgalomban 150, az újévi forgalomban pedig 100 —

összesen tehát 250 mentesítő vonat közlekedik. Legfőbb cél: a menetrendben közlekedő, úgynevezett törzsvonatok megerősítése.

Erre az intézkedésre a korszerű, nagy teljesítményű Diesel- és villamosmozdonyok gazdaságosabb kihasználása miatt kerül sor.

Részletes intézkedés készült a megváltozott szerelvényforduló betartására. Ezzel kapcsolatban a nagyforgalmú pályaudvarokon szükségessé vált a technológia átdolgozása. *Meg kell szervezni a forgalmi ügyeleti, felvilágosító, utasirányító és pénztári szolgálatot.* Gondoskodni kell a forgalmi technológiában előírt szerelvények műszaki ellátásával kapcsolatos munkák összehangolásáról. A műszaki előkészítés után azokat a szerelvényeket, amelyeket a tárolóvágányokon nem lehetett előfűteni — a lehetőségeket figyelembe véve — *időben be kell állítani az induló vágányokra.*

Az ünnepi forgalomban — természetesen máskor is! — különös gondot kell fordítani arra, hogy *fűtetlen, kivilágítatlan, takarítatlan szerelvények ne közlekedjenek.* Az ilyen hibákat előrelátó szervezéssel, gondos felkészüléssel ki lehet küszöbölni. Különösen akkor, ha időben gondoskodnak megfelelő tartalékanyagról, alkatrészről.

Az utasforgalom alakulását figyelemmel kísérve a törzs-, a mentesítő- és a másodrész vonatok utasai részére *minden esetben biztosítani kell a csatlakozást.* Ha szükséges, tovább másodrész vagy mentesítővonatokat kell közlekedtetni.

Az ünnepi forgalom megszervezése, zavartalan lebonyolítása mellett *nem hanyagolható el az áruszállítás, különösen a tranzit- és exportforgalom,* amelynek nagyfokú felfutásával kell számolni. A vasút egyébként

novemberben 10 millió 127 ezer tonna árut szállított.

Ezzel az eredménnyel június óta folyamatosan teljesítette áruszállítási tervét, egyes hónapokban még a felemelt operatív tervet is.

Decemberben 8 millió 580 ezer tonna áru elszállítását irja elő a terv. Ez a mennyiség 600 tonnával nagyobb a múlt évinél. S ha figyelembe vesszük, hogy ebből több mint 4 millió tonna a hónap második felére esik, nem kell tovább bizonygatni,

mennyire szükség lesz a szolgálati ágak jó együttműködésére, a vasutasok helytállására.

A rendező- és a gurítópályaudvarokon legfontosabb feladat az ütemes elegyfeldolgozás, a tervszerű vonatképzés és vonattovábbítás. Nagy felelősség hárul a központi kocsiintézőségre is. Elsősorban rajtuk múlik *a záhonyi átrakókörzet üres kocsiellátásának fokozása, emellett a szén-, a tüzifa-, az élelmiszer- és az exportszállítások kocsiszükségletének biztosítása.*

A várható nagy forgalom balesetmentes lebonyolítása mellett fontos követelmény: *a vonatok menetrendszerű közlekedtetése!* Ez a siker egyik záloga. Ha a vonatok pontosan indulnak és menetrend szerint érkeznek, az utasok elégedettek, s ezáltal nemcsak ők, hanem az áru is gyorsabban eljut rendeltetési helyére.

Napirenden a bértömeggazdálkodás

13 százalékkal nőtt a bérszínvonal, 22 százalékkal a termelékenység a szombathelyi vasútigazgatóság területén

A bértömeg-gazdálkodás eddigi tapasztalatairól és a munkaidő-csökkenés végrehajtásáról tanácskozott legutóbbi ülésén *a szombathelyi területi bizottság.* Az igazgatóság tervgazdasági és munkaügyi osztályának jelentése alapján vitatták meg e két fontos napirendet. Megállapították, *hogy a kezdeti idegenkedés után ma már jónak, rugalmasnak tartják az új bérezési formát a szolgálati helyeken.* A bértömeg-gazdálkodás eredményességére utal, hogy az 1969. I—III. negyedévi 17 592 Ft/fő bérszínvonallal szemben 1970. I—III. negyedév bérszínvonala 19 900 Ft/főre emelkedett. Eleget tettek annak a közgazdasági követelménynek is, hogy a termelékenységnek gyorsabban kell emelkedni, mint a bérszínvonalnak.

A bértömeg-gazdálkodásban *Ajka, Celldömölk, Keszthely, Körmend, Pápa, Sárvár, Sopron Déli, Szombathely, Tapolca, Veszprém-Külső, Zalaegerszeg és Zalaszentiván* állomások, valamennyi vontatási főnökség, valamint a *celldömölki és a szombathelyi* szertárfőnökség önálló hatáskört kaptak. Általában bátran éltek a lehetőségekkel, amelyeket az új bérezési forma nyújt. Műszaki fejlesztéssel, átszervezéssel, összevonásokkal 81 állást szüntettek meg. A megtakarított bért tartós munkabérnövelésre, vagy jutalmazásokra használják fel.

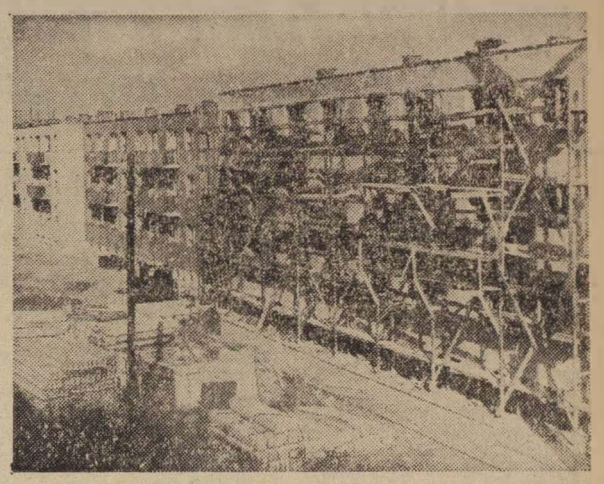
Az igazgatóság területén az általános érvényű rendelkezéseknek megfelelően *az építőipari jellegű munkakörökben heti 44 órás munkaidőben dolgoznak az állandó nappalos dolgozók.* Ilyen munkarendben dolgoznak a pályafenntartási és távközlő szolgálatnál, valamint a vontatási szolgálat járműfenntartási és építési munkásállomány-csoportú dolgozói és ezek művezetői, összesen mintegy 4700-an. *A fordulószolgálatos, valamint az utazó dolgozók munkaideje változatlanul magas.* A létszám csökkenése és a szállítási teljesítmények növekedése nyilvánvalóan magával hozta a szolgálati órák növekedését. Szervezési és műszaki intézkedésekkel próbálnak előrelépni a munkaidő-csökkentés ügyében.

Megvitatták a társadalombiztosítási és egészségügyi ellátás helyzetét is. Legutóbb 1968-ban vizsgálták, s azóta sokat javult a helyzet. *A napi 89 órában rendelő Szombathelyi MÁV Rendelőintézet mellett az igazgatóság területén 6 fő- és 4 részfoglalkozású üzemorvos, továbbá 20 fogszakorvos dolgozik.* A kötelező, időszakos orvosi vizsgálatokat betartják, s ezekről nyilvántartást vezetnek. Az üzemorvosok nemcsak recepteket írnak, munkájuk középpontjában a gondozás áll, s rendszeresen tartanak üzemszemléket is. *A munka komplex egészségügyi tervek alapján folyik az üzemorvos, a szolgálati vezetők és a szakszervezeti bizottságok bevonásával.* A betegségek megelőzéséről, főként járványok idején, rendszeresen tartanak felvilágosító előadásokat.

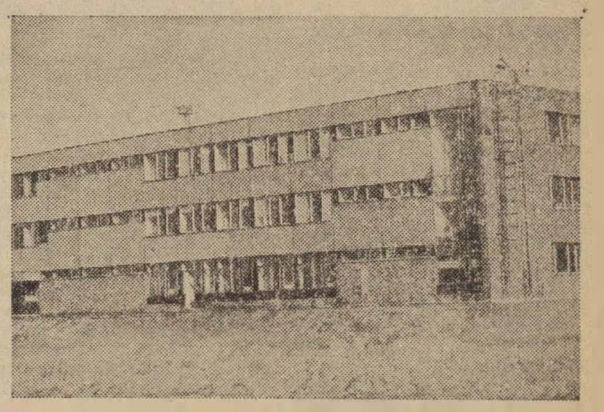
Javult az egészségügyi és szociális létesítményekkel való ellátottság. *Celldömölkön* öltöző-mosdó, *Sárvárott* öltöző-mosdó. *Zalaegerszegen, Tapolcán, Veszprémben* orvosi rendelő épült.

Szelei Teréz

Új szociális létesítmények



Záhonyban és a hozzátartozó átrakókörzet szolgálati helyein évről évre javul a dolgozók élet- és munkakörülménye. A képen látható lakóházak, a záhonyi vasutasok részére épülnek.



Fényeslitke-állomás új, központi épülete, amely egyben szociális létesítmény is.
(Laczkó Ildikó felvételei)

Komáromi vasutasok

a Kiváló cím elnyeréséért

A gazdasági és a mozgalmi vezetés összhangja már korábban is megmutatkozott a *komáromi* vasútállomás eredményeiben. Az állomás négyszer érdemelte ki az élüzem címet, egy alkalommal pedig vörös vándorzászlóval tüntették ki. A párt X. kongresszusa tiszteletére indított verseny fő célja a menetrend betartása és a szállítási terv túlteljesítése, de jó eredményeket értek el az állomás dolgozói a teherkocsik jobb kihasználásában is. 1969 első háromnegyedévében

a tehervonatok átlagos terhelése 1216 tonna volt, ez év hasonló időszakában 1337 tonna.

Ennek jelentősége — az áruszállítás gyorsítása, a vagonok jobb kihasználtsága mellett — abban is mutatkozik, hogy vonóerőt takarítanak meg és ezeket más vonalakon használhatják fel. A vagonok jobb kihasználását szolgálja a kocsik tartózkodási idejének csökkentése is: *e tervüket 5,5 százalékkal teljesítették túl.*

A szocialista brigádok — négy kereskedelmi, három forgalmi, egy vonatkísérő — együttesen és külön-külön is tettek felajánlásokat. Az állomás dolgozóinak közreműködésével

több, mint 1000 méter árokkiásást vállaltak, villamos kábel fektetésére.

November 1-én a brigádok *16 gyűjtőkocsit* — közel 1300 mázsa árut — raktak ki; 15-én a *Jókai* szocialista brigád vállalta az összetorlódott, áruval megrakott vagonok kirakását.

A *vontatási főnökség* dolgozói is teljesítették a pártkongresszus tiszteletére tett vállalásokat. Felajánlásaik között szerepelt a mozdonyok gyorsabb javítása. A kocsijavító műhely vállalta, hogy a részlegvizsgák számát 2 százalékkal növeli. Ezzel szemben 9,2 százalékos eredményt értek el. Az anyag- és valutatakarékosságra való felhívás is visszhangra talált a főnökségnél.

Egy hattagú újítóbrigád hidraulikus emelőt szerkesztett, ezzel mintegy 1,8 millió forintnak megfelelő devizát takarított meg.

A vontatásiak nyolc szocialista brigádja október 25-én a pártkongresszus tiszteletére komunista vasárnapot tartott, *amelyen 50 dolgozó több mint 200 óra társadalmi munkát végzett.* A *Radnóti Miklós* nevét viselő, mozdonyvezetőkből álló szocialista brigád külön vállalásként elvégezte egy mozdony teljes időszakos vizsgálatát.

A kongresszusi verseny befejeztével nem csöken aktivitásuk. A komáromi vasúti csomópont dolgozói együttesen munkálkodnak a *kiváló cím* elnyeréséért.

Kubik Emil

Tíz ember boldogsága

Nincs nemesebb cselekedet a világon, mint az emberi szeretet, segíteni az elesetteken, a hozzátartozó nélkül maradt magányos öregeken. Ilyen feladatra vállalkozott a közelmúltban a józsefvárosi pályafenntartási főnökség *Egyetértés* szocialista brigádja is. Elhatározták, hogy Budapesten, a *Hungária körúti szociális otthon* lakói közül pártfogásba vesznek tíz olyan idős embert, asszonyt, akiket soha sem látogat meg senki.

A brigádtagok figyelmességére vall, hogy *nemcsak nagyobb ünnepek alkalmával, hanem névnapjukon is felkeresik patronáltjaikat és szerény ajándékkal kedveskednek nekik.* Az Egyetértés brigád ezzel a nemes cselekedetével határtalan örömet, vagy ahogy az idős emberek mondták, nagy boldogságot szerzett nekik.

Rapi József

Újból bizalmat kapott az utazók műhelybizottsági titkára

Közel hatszáz mozdonyvezetőt, fűtőt és kezelőt tömörít soraiba *Budapest—Ferencvárosban* az ország legnagyobb vontatási főnökségének utazó műhelybizottsága. *A 77 bizalmi közül csupán hét újat választottak.* A többiek előző munkájuk elismeréseként továbbra is tisztségükben maradtak. A műhelybizottság választására is elsők között, november utolsó napjaiban került sor. A tagság küldöttei ellenszavazat nélkül újraválasztották a már nyolc esztendeje a műhelybizottság élén álló *Czipra Károlyt.* Vele beszélgettünk a műhelybizottság munkájáról, eredményeiről, gondjairól.

Javult az együttműködés

— *A két választás között sokat javult a műhelybizottság munkája* — kezdte a beszélgetést. — *Növekedett a tagság politikai érettsége, szakmai tudása és társadalmi aktivitása. Közel 2 százalékkal javult a szervezettség és a korábbinál jobb a tagdíjmorál.* Az előző választás ideje gyakori volt a törvénysértés a kollektív szerződés megszegése. Hatalmi túltengések csorbították a műhelybizottság és a dolgozók törvényes jogait. Akkor *a műhelybizottság is úgy foglalt állást, hogy a vontatási főnökségnél uralkodó bizalmatlan légkörben nem lehet eredményes munkát végezni.* A gazdasági vezetésben és a szakszervezeti bizottságban egyaránt személycserék történtek.



Czipra Károly

A pártszervezet és a szakszervezeti bizottság segítségével azóta javult az együttműködés a gazdasági vezetőkkel. *Aktivabb lett a tagság és a műhelybizottság tevékenysége. A két év alatt javult az utazó dolgozók életszínvonala.* A legutóbbi bérintézkedés hatására a mozdonyvezetők 103, a segédkezelők 97, a fűtők pedig 101 forint munkaköri bérráépítésben részesültek. Az új teljesítmény-, illetve változó illetményrendszer eredményeként *további havi 350 forinttal nőtt az utazók átlagjövedelme.*

A ferencvárosi vontatási főnökség utazó dolgozóinak túlnyomó többsége ma lelkes, fegyelmezett, szolgálatkész ember. Erről tanúskodik a szocialista brigádmozgalom fejlődése, a vállalások minőségi és mennyiségi teljesítése. A jó munka jutalma sem maradt el. *1969-ben 1 millió 200 ezer forintot meghaladó jutalomban részesült a dolgozók 74 százaléka.* A pártszervezet és a műhelybizottság jó együttműködése, közös politikai munkája eredményeként javult az utazók egysége, szilárdult a munkához való viszonyuk. *A bizalmiakkal való differenciáltabb foglalkozás is érezteti hatását.* Egyre többet tesznek a rétegmunka javítása érdekében. Eredményeik mellett azonban sok a gond, a bosszúság.

A látszat csal

— *Műhelybizottságunkat nyugtalanítja, hogy a személyzet erősebb leterhelése ellenére a százelegytonna kilométer tervünket a múlt évi 98,4 százalékkal szemben ez évben csak 96-ra teljesítettük* — folytatta Czipra Károly. — A szállítás gazdaságossága sem alakult kedvezően. Látszatra csökkent az utazó szolgálatot teljesítők havi munkaideje, mert az 1969. évi 257 óra helyett ma 251 óra az átlag. *Valójában azonban a vonalon szolgálatot teljesítő mozdonyszemélyzet havi munkaideje átlagban 290 óra, de nem ritka a kollektív szerződés által engedélyezett 300 órás munkaidő sem.* S mert a tartalékok személyzetének munkaideje csak 220—240 óra, ez takarja a vonali magas átlagokat is. A valóságos romlást bizonyítja az is, hogy az egy szolgálati órára eső múlt évi 4,72 mozdonykilométer ez évben 4,46 kilométerre csökkent.

— A magas munkaidő miatt a pihenőnapok kiadása sem alakult kedvezően. *Műhelybizottságunknak az a véleménye, hogy az elmúlt két választás között a gazdasági vezetők nem fordítottak kellő figyelmet a dolgozók törvényes jogainak biztosítására.* Ezt bizonyítja az is, hogy a múlt év utolsó három hónapjában a ki nem adott pihenőnapok megváltására, sok vita és huzavona után, csak ez év áprilisában, a múlt év január és szeptember között ki nem adott pihenőnapok pénzbeni megváltására pedig most, októberben került sor.

A törvény, a kollektív szerződés világos rendelkezése mellett néhány gazdasági vezető és dolgozó magatartása érthetetlen számunkra. *A vonalakon jelenleg uralkodó állapotok következménye például a sok ezer teljesítmény nélküli óra.* A műhelybizottság nem tartja helyesnek a vonali utazók, a tartalék- és állított mozdonyszemélyzet között a vonaliak rovására kialakult bérfeszültséget. E kedvezőtlen körülmény hatására a fiatal mozdonyvezetők nem szívesen vállalnak vonali szolgálatot.

Egészséges türelmetlenség

— Hogyan értékelte a taggyűlés a műhelybizottság eddigi erőfeszítéseit?

— *Minden korábbinál érzékenyebben jelezték a gazdasági munka, a szociális helyzet, a törvényes jogok terén az egészséges társadalmi moráltól eltérő kedvezőtlen tüneteket.* Következetesen igényelték a vezetőség rendszeres beszámolóját. Jelentősen nőtt azok száma, akik nemcsak bíráltak, de részt vettek a tagság közös ügyeinek intézésében, a közös elhatározások valóra váltásában. Jobban igényelték a vezetésbe való bevonásukat. Időben és egészséges türelmetlenséggel jelezték a gazdaságtalanságokat, a felesleges felhasználásokat stb. Korábban sokan feleslegesnek tartották a munkaviszonnyal összefüggő bér- és munkaügyi szabályok ismertetését. Most két év alatt beigazolódott, hogy *csak a széles nyilvánossággal számontartott jogokat lehet érvényesíteni mindkét oldalon.*

Joggal bírálták, hogy elosztási hibák miatt a jutalmak nem ösztönöznek jobb teljesítményekre. Az is jogos észrevétel ma is, hogy a célkitűzések részletes kiírása nem biztosít a helyi vezetésnek elég önállóságot. Tarthatatlan az is, hogy egy-egy gazdasági vezető a felszólaló dolgozókat többször is félbeszakítja, közbeszólásaival. *A műhelybizottság azonosította magát a jogos észrevételekkel és következetesen bírálja azokat a gazdasági vezetőket, akik egy személyi felelősségükre hivatkozva korlátozni szándékoznak a tisztségviselőket, a műhely-, vagy szakszervezeti bizottságot.*

— Miben összegezhetők a következő időszak feladatai?

— *A tagság nyomatékkal hívta fel a figyelmünket a bizalmi munka további javítására, az üzemi demokrácia szélesítésére.* Nem kevesebb gondot jelent a szakszervezeti munka nyilvánosságának biztosítása. A sokrétű munka, a magasabb színvonalú vezetés, az ediginél is több társadalmi aktivát kíván. Ebben kell még előbbre lépni és abban, hogy időnként feletteseink is aktívabban reagáljanak jelzéseinkre, információinkra, melyeken a dolgozók mindennapos gondjait tárjuk fel. *Mi a bizalomnak jobb munkával igyekszünk megfelelni,* — fejezte be Czipra Károly.

Kovács János

„A mi titkárunk népszerű ember"



Tóth Imre

Sopronban a MÁV Pályafenntartási Főnökség dolgozói örömmel gratuláltak *Tóth Imre* szb-titkárnak abból az alkalomból, hogy november 7-re megkapta a *Szakszervezeti munkáért* jelvény arany fokozatát.

A mi titkárunk népszerű ember. Tekintélyét nem ígérgetésekkel, hanem időt és fáradságot nem kímélő, áldozatkész munkájával érdemelte ki. Régen együtt dolgozik velünk. Huszonhét évvel ezelőtt pályamunkásként került a vasúthoz, s 1945-ben azonnal bekapcsolódott a szakszervezeti mozgalomba. Csaknem ugyanannyi ideje a pártnak is tagja. Többféle politikai iskolát végzett és négyszer részesült kiváló dolgozó kitüntetésben. A Szakszervezeti munkáért jelvény ezüst fokozatát már kétszer megkapta, de ő legalább ennyire becsüli, hogy főnökségünk Baross szocialista brigádjának — amelynek 1960 óta tagja —, aranyjelvényese lett.

Perlaki Gyula

Megbecsült emberek

Két vélemény a bizalmimunkáról

A választott szakszervezeti szervek, funkcionáriusok munkájáról a bizonyítványt elsősorban a tagság állítja ki. A beszámolás időszakában, a választások előkészítő és lebonyolító munkájában a szervezett dolgozók „minősítik" az ügyüket képviselő, érdekeiket védő testületeket, tisztségviselőket. *Nem közömbös egyetlen egy szakszervezeti funkcionáriusnak, hogy az elmúlt időszak munkáját hogyan értékelik azok az emberek, akik megbíztak bennük.*

Ezekről a gondolatokról beszélgettünk Békéscsaba állomás szakszervezeti bizottságának irodájában *Dévényi János* és *Valkovszki András* bizalmival. Az egyik ötvenen túl, a másik jóval innen. Ha korban nem is, de abban megegyeznek, hogy mindkettőt egyhangúlag választották újra. Nehezen indul a beszélgetés. Az idősebb, Dévényi János töri meg a csendet.

„Érzem, hogy van szavam"

— *Jó néhány éve vagyok bizalmi az állomáson, de minden két évben lázas izgalommal készülök a beszámolásra.* Tudom, hogy az alapszabályban rögzített jogoknak és kötelességeknek maradéktalanul megfelelni szinte lehetetlen. Azt is tudom, hogy a műhelybizottság és az szb vezetősége, mint társadalmi munkással nem lép fel maximális igénnyel, *mégis úgy gondolom, hogy többet kellene tennem.* A mindennapos gondokban, bajokban már azonosultunk a tagokkal, de valahogy a világnézeti, politikai kérdéseket még nem tárgyaljuk meg olyan alapossággal, ahogyan ezt a bizalmicsoporttól joggal elvárhatnák.

Jóleső érzés számomra, hogy amikor csoportom egyéni sérelmeit, panaszait tolmácsolom, megértéssel fogadja a szakszervezeti bizottság. *Ilyenkor érzem, hogy van szavam.* Kikérik véleményemet, és ami még ennél is több: *messzemenően figyelembe veszik.*

A beszélgetés során többször ismétlődik, hogy nehéz, felelősségteljes a bizalmi munkája. Vissza-visszatér erre Dévényi János is:

— *Igaz, a munkánk nem könnyű. Hol vagyunk már attól az időtől, amikor „csak" a tagdíjbeszedés képezte munkánk nagy részét. Mégis szívesen csinálom,* mert érzem az emberek megbecsülését, bizalmát, szeretetét. Ezért pedig érdemes még a sokszor népszerűtlen feladatokat is vállalni.

Mindenki segített

Valkovszki András a vontatási főnökség mozdonyműhelyének bizalmija. Több mint 10 éve tölti be e nehéz munkahelyen a bizalmi funkciót.

— *Gyermekkorom óta sportolok* — mondja —, *így véremben van az „egy mindenkiért és mindenki egyért" jelszó.* Az elmúlt két év bővelkedett eredményekben, nehézségekben. Én azt az együttérzést szeretném kiemelni, amelyet tevékenységem során észleltem. Az egyik lakatosunk, *Aradszki György* háza a belvíztől összedőlt. Növelte a bajt, hogy azt megelőzően, 1944-ben az előző házát bombatalálat érte. Magam is meglepődtem, hogy milyen könnyű volt nekem, bizalminak. *Az egész műhely egy emberként mozdult meg társunk segítésére, és kiszélesedett az akció az egész főnökségre. Több mint 4500 órát dolgoztunk társadalmi munkában.* Így a súlyos tragédiát az egész család könnyebben viselte el.

— Az utóbbi években sokat fejlődött a bizalmiak munkája — folytatta. — Ehhez nagyban hozzájárult az, hogy sokkal jobban számítanak ránk, mint régebben. *A tagok ügyes-bajos dolgaikkal, panaszukkal nem a műhelybizottsághoz, vagy az szb-hez, hanem a bizalmihoz fordulnak.* Ez is erőt ad ahhoz, hogy minél többet fáradozzunk a dolgozók érdekében.

A vasúti munka e két fontos területén helyesen értelmezik a bizalmiak feladatát, hatáskörét. A bizonyítványt tehát a tagságon kívül a felsőbb szervek is megelégedéssel állíthatják ki.

Sz. Tóth András

Negyvennégy bizalmit választottak

A békéscsabai pályafenntartási főnökség pályamesteri szakaszainál és központjában november 27-én befejeződtek a bizalmiválasztások. A főnökség szervezett dolgozói *összesen 44 szakszervezeti bizalmit választottak.* A legtöbb csoport a régi bizalmira szavazott. Ez is bizonyítja, hogy a pályamesteri szakaszokon az aktivisták megfeleltek munkatársaik bizalmának. A bizalmiak alig 20 százaléka cserélődött, egyrészt nyugdíjazás, másrészt áthelyezés vagy más beosztás miatt. Az eltávozók helyébe többségében fiatalok kerültek.

A csoportértekezleteken felszólalók közül többen is helyes intézkedésnek tartják, hogy ezúttal bizalmihelyettest is választottak.

Boldizsár Gyula

Nyílt, őszinte légkörben

A szegedi igazgatóság területén november második felében kezdődtek meg a műhelybizottsági választások. Az eddigi tapasztalatok az alapszervezetek vezetőségének és tagságának gondos felkészülését bizonyítják. A beszámolók általában mindenütt színvonalasak, elemzőek voltak, s a hozzászólások is azokkal összhangban foglaltak állást a dolgozókat érintő legfontosabb kérdésekben.

Vonatkozik ez a megállapítás a *Szged-Rókus* állomáson megtartott műhelybizottsági választásra is, ahol a távközlő és biztosítóberendezési főnökség dolgozói választották új vezetőséget.

Kovács Sándor, a műhelybizottság titkára számolt be a kétéves munkáról. A tagság egyetértett a beszámolónak azzal a részével is, hogy a dolgozók által felvetett problémákat a műhelybizottság vezetősége mindig erejéhez mérten, lelkiismeretesen intézte. *A hozzászólásokból azonban kicsendült, hogy a munkahelyi gazdasági vezetők nem mindig álltak megfelelően a műhelybizottság mellé, s ez éppen olyankor fordult elő, amikor közös erőfeszítéssel még jobb eredményeket lehetett volna elérni a helyi feladatok megoldásában.*

Szalma László, a pártalapszervezet titkára szintén felszólalt. Biztatva, bátorítva minden jelenlevőt, rámutatott, hogy a dolgozók nyílt, őszinte légkörben fejthetik ki véleményüket, adott a lehetőség, hogy a kisebb közösségben is érvényesüljön az önállóság és jó összhang legyen a szakszervezet és a gazdasági vezetés között. *A pártalapszervezet kommunistáinak segítségéről továbbra is biztosította a műhelybizottságot.*

A jelenlevő 21 szakszervezeti tag végül is újból titkárrá választotta *Kovács Sándort.* Ezenkívül *Forgács Mihály* és *Epres Rózsa* került a műhelybizottságba és sor került azoknak a küldötteknek a megválasztására is, akik a szakszervezeti bizottság újjáválasztásakor képviselik majd a műhelybizottságot.

Sziládi Sándor
Szeged

Lökösházi bizalmiak

Lökösháza és Curtici határállomáson november végén került sor a bizalmiválasztásra. A régiek közül *Baráth Ferenc, Kotrocó András, Kotrocó Béla, Lengyel Ferenc, Balogh Béla* és *Felföldi Oszkár* újra bizalmat kapott. Rajtuk kívül *Deák Katalin* és *Borbás Mária* személyében új bizalmiakat is választottak.

A bizalmiválasztásokon örömmel tapasztaltuk, hogy a tagok ma már igénylik a bizalmiak segítségét ügyes-bajos dolgaik megoldásában.

Pacz József

1971. január 1-től

csecsemőkelengye helyett készpénzsegély

A SZOT az 1007/1970. (IV. 12.) számú kormányhatározat 4. pontjában kapott felhatalmazás alapján a 7/1970. (X. 15.) SZOT számú szabályzatával *az ingyenes csecsemőkelengye természetbeni juttatása helyett a csecsemőkelengye segély készpénzben történő kifizetését rendelték el.* A SZOT-szabályzat rendelkezése szerint *1971. január 1. után gyermekenként 400 forint összegű csecsemőkelengye-segély jár* annak a szülő nőnek, aki a betegségi biztosítás keretében orvosi gyógykezelésre jogosult és terhességének ideje alatt háromszor (koraszülés esetén legalább egyszer) terhességi orvosi vizsgálaton részt vett és ezt a terhesgondozási könyvecskével igazolja.

A csecsemőkelengye-segélyt a szülés után folyósíthatják. Ha az anya jogosult anyasági segélyre, úgy a csecsemőkelengye-segélyt az anyasági segéllyel együtt kell kifizetni.

A SZOT-szabályzat olyan szülő nő részére is lehetővé teszi a csecsemőkelengye-segély folyósítását, akiknek nem jár a betegségi biztosítás keretében orvosi gyógykezelés sem, de különös méltánylást érdemlő körülmények *(szociális helyzet, sok gyermek stb.)* indokolttá teszi csecsemőkelengye-segélyben való részesítésüket. Ilyen esetekben a csecsemőkelengye-segély kiutalását — kérelemre — a lakóhely szerint illetékes városi (kerületi, községi), tanács végrehajtó bizottsága javasolja és a társadalombiztosítási bizottság engedélyezi. Természetesen ebben az esetben is igazolni kell a háromszori (koraszülés esetén az egyszeri) orvosi vizsgálaton való megjelenést és az élveszülés tényét.

Mint ismeretes, jelenleg ingyenes csecsemőkelengye-utalványt kaptak azok a szülő nők, akik akár saját maguk jogosultak a betegségi biztosítás szolgáltatásaira, akár férjük jogán — mint családtagok — vehetik igénybe az orvosi gyógykezelést. Az ingyenes utalvány juttatását, amely 400 forint értékű csecsemőkelengye vásárlására jogosít, 1953-ban rendelte el a belkereskedelmi miniszter, és az utalványt az igénylő lakóhely szerinti illetékes tanács végrehajtó bizottságának szakigazgatási szerve adja ki az anyának.

Az elmúlt 17 év gyakorlata azt mutatja, hogy erre a társadalmi juttatásra továbbra is szükség van. *A természetben nyújtott támogatás helyett azonban kedvezőbb a pénzbeli segély folyósítása,* mert ez lehetővé teszi, hogy a szülő nő csecsemője részére szélesebb körben választhasson és azt vásároljon, amit szükségesnek tart. Az utalvány megszüntetése azt is lehetővé teszi, hogy a csecsemőkelengye-segélyt — társadalombiztosítási szolgáltatásként — *az anyasági segéllyel együtt egy helyen vehesse fel.* Így lehetővé válik, hogy megkíméljük az anyákat attól, hogy a kétféle segély felvétele miatt külön-külön kelljen járkálniok.

A csecsemőkelengye-segélyre vonatkozó rendelkezés *1971. január 1-én lép hatályba,* és a szülés időpontjától függetlenül azokra a szülő nőkre kell alkalmazni, akik ettől a naptól igényelnek csecsemőkelengye-segélyt és nem kaptak csecsemőkelengye-utalványt.

dr. K. F.

A vasutasok jövedelme, szociális ellátottsága a negyedik ötéves tervben

III.

A nagyarányú műszaki fejlesztés hatásaként forradalmi változás történik a vasútüzem életében. A villamosítás és dieselesítés, valamint az automatizálás, rakodásgépesítés, kibernetizálás stb. eredményeként gyorsabbá biztonságosabbá, kulturáltabbá válik a vasúti közlekedés. A nagyarányú műszaki fejlesztés ellenére azonban *a vasút lelke, szervezője, irányítója továbbra is a dolgozó ember marad.*

Az ötéves terv számol azzal, hogy a vasutas dolgozók bérszínvonala *évenként 3,6—4 százalékkal, vagyis öt év alatt 18—20 százalékkal nő.* Alapja ennek a kormányzat által jóváhagyott preferencia, a bértömeg-gazdálkodás adta lehetőség, de elsősorban a munka termelékenységének növelése. *A kormányzat által jóváhagyott preferencia elismerése annak, hogy a vasút dolgozóinak felelőssége a személy- és vagyonbiztonság szolgálatában az átlagot jóval meghaladja,* valamint az, hogy a vasutas dolgozókkal szemben támasztott minőségi követelmények egyrészt a felelősség, másrészt a növekvő színvonal miatt igen magasak. A támogatás azért is indokolt, mert a nyereség tömegének fokozásában érdekelt vasútnak — közérdekből — el kell vállalnia olyan fuvarozást is, amely vállalati szempontból nem gazdaságos.

A bérszínvonal növelésének eszközei

A vasutas dolgozók bérszínvonala növelésének hatékony eszköze a bértömeg-gazdálkodás. Ez azt jelenti, *hogy a termelés volumene és a termelékenység által meghatározott éves bértömegnél több nem használható fel, de abból visszatartani sem kell.* A megtakarított létszámra eső bértömeg ugyanis — a meghatározott szabályok szerint — további bérfejlesztésre fordítható. Jogosan vetődik fel a kérdés: *létszámot akarunk megtakarítani, amikor jelenleg is létszámhiánnyal küzdünk?*

Tény, hogy egyes munkakörökben — kocsirendező, váltókezelő, sarus, vonatkísérő, pályamunkás, szakmunkás — a vasút üzemvitelét akadályozó, ipari és építőipari terveinknél lemaradást okozó létszámhiányunk van, de az is igaz, hogy több, a termeléssel közvetlenül össze nem függő munkakörben fölösleges létszámunk van. *A bértömeg-gazdálkodás olyan eszköz a vezetők kezében, amely lehetővé teszi, hogy a tervfeladatok ellátásához szükséges munkaerőt létszámhiány esetében elsősorban a szolgálati ágakon belül történő átcsoportosítással biztosítsák, de ugyanakkor lehetőséget nyújt a munkatermelékenység növelésére, az önköltség csökkentésére, mert a „túlzott biztosítás" munkaerőben sem engedhető meg.*

Eszköze lehet a bértömeg-gazdálkodás a munkafegyelem megszilárdításának is. Olyan légkör megteremtésére ad lehetőséget, amelyben nincs helye fegyelmezetlenségnek, felületességnek, melyek legtöbb esetben a baleset elsődleges okai. *A becsületes, munkájukat szerető vasutas dolgozói jó hírnevének megőrzése érdekében mindent el kell követnünk a munkafegyelem megszilárdításáért.* A munkafegyelem megszilárdulása, összefüggésben a munka jobb megszervezésével, a vezetés színvonalának emelésével, a műszaki fejlesztéssel, az élő- és holtmunkával való gazdálkodással, teheti csak lehetővé a munka termelékenységének — a terv törvényben meghatározott — növelését. *Ez nélkülözhetetlen alapja a dolgozók — így a vasutasok — életszínvonal-emelésének is.* Az öt évre tervezett 18—20 százalékos bérszínvonalnövelés több, a vasutas dolgozókat érintő probléma megoldására adhat lehetőséget. Ilyenek például a rangfokozati bérek növelése, a már elavult munkaköri bérhatárok rendezése, a törzsgárda anyagi megbecsülése, vasár- és ünnepnapi pótlék bevezetése stb.

A vasutas dolgozók jövedelemszint-emelésének más eszközei is vannak. Így például *a vállalati gazdálkodás hatékonyságát segítő nyereség, mely forrása a további bérfejlesztésnek, jutalomnak, prémiumnak, és nem utolsósorban az év végi nyereségrészesedésnek.* Ez utóbbi — a terv szerint — évenként 18—21 napi bérnek felel meg.

350 millió szociális létesítményekre

Az életszínvonal-növekedés lemérhető a szociális és munkavédelmi ellátottságon is. Ezen a téren sok — részben a múltból örökölt, részben anyagi lehetőségek hiányából adódó — mulasztást kell pótolnunk. Bár erre a célra *a jelenlegi tervidőszakban több mint 200 millió forintot fordítottunk,* a program végrehajtását a negyedik ötéves tervidőszakban még fokozottabb mértékben kell folytatnunk. Ennek megfelelően *350 millió forintot irányoztunk elő a szociális és munkavédelmi hiányosságok felszámolására.*

A budapesti igazgatóság területén 17 szolgálati helyen létesül korszerű öltöző-mosdó, valamint üzemi konyha. *Győrött* több millió forintos költséggel épül üzemi konyha, *Komárom rendezőben* öltöző-mosdó, *Komárom személypályaudvaron* központi szociális épület, *Tatabánya-Felsőn* öltöző-mosdó. A *debreceni igazgatóság* szolgálati helyein több mint 45 millió forintot fordítunk szociális létesítményekre, többek között *Püspökladány, Mátészalka* állomáson és a debreceni vontatási főnökségnél.

A *miskolci* és a *szegedi* igazgatóság mintegy 30—30 millió forintot kap, amiből a *Miskolc-Tiszai* pályaudvaron öltöző-mosdó, *Kál-Kápolnán* szociális épület, *Mezőhegyesen* öltöző-mosdó, *Békéscsaba* állomáson és a vontatási főnökségnél ugyancsak szociális épület létesül. A *pécsi* és *szombathelyi* vasútigazgatóság dolgozói is mintegy 50 millió forint értékben részesülnek szociális beruházásokban. *Bátaszéken, Komlón, Dombóvárott* központi szociális épület, *Ajkán, Várpalotán* öltöző-mosdó épül.

Tervünk tartalmazza a vasúti ipari és építőipari dolgozók szociális és munkavédelmi beruházásait is. Az ipari és építőipari üzemek közül a *Landler Jenő,* a *debreceni* és a *szombathelyi* járműjavító, a *Gyöngyösi Kitérőgyártó Üzem,* a MÁV Gépjavító Üzem, valamint a *budapesti, celldömölki* és *dombóvári* építési főnökségeknél kerül sor a szociális és munkavédelmi hiányosságok pótlására.

Enyhülnek a lakásgondok

Egy rövid cikk keretében nincs lehetőség arra, hogy a terv valamennyi szociális és munkavédelmi beruházását ismertessük. A felsoroltak csak ízelítőt adnak arról a programról, mely a vasutas dolgozók szociális ellátásának javítását céloza. Hangsúlyozzuk, hogy a 350 millió forintos keret a meglevő hiányosságok pótlását szolgálja, mert az új beruházások — mint például *Záhony. Szolnok, Debrecen, Veszprém-Külső* állomások rekonstrukciós munkái, a szolnoki dieseljavító bázis stb. — már úgy épülnek, hogy a dolgozók szociális igényeit is kielégítsék.

A negyedik ötéves terv számol a vasutas dolgozók lakásgondjainak enyhítésével. *Számos helyen új lakásokat juttattunk dolgozóinknak.* Ezek forrása részben a vasúti lakóépületek amortizációjából képződő fejlesztési alap, másrészt a nyereségből képződő fejlesztési alapnak a forgóalap feltöltésére igénybe nem vett része.

Jelentős összeget — 237 millió forintot — fordítunk egészségügyi beruházásokra. Ezek között a következő jelentősebb intézmények szerepelnek: *új rendelőintézet építése Budapesten, Pécsett és Szegeden, a MÁV-kórház bővítése Budapesten, gyógyház bővítése, illetve építése Balatonfüreden, Harkányfürdőn és Hévízen, szociális otthon létesítése Pécelen.* Meggyőződésünk, hogy a felsorolt egészségügyi beruházások jelentős mértékben elősegítik a betegségek megelőzését, illetőleg beteg vasutas dolgozók egészségének helyreállítását.

Dr. Holló Lajos
az 1. szakosztály vezetője

Megfiatalítását várja a józsefvárosi pályaudvar

Az egykori *Losonci Indóházra* ma már kevesen emlékeznek, mert az első világháború után, amikor megszűnt addigi rendeltetése, a *Budapest—Losonc—Kassa* közötti vonal forgalmának lebonyolítása, a *Budapest-Józsefváros* pályaudvar nevet kapta. A centenáriumon csendben, ünneplés nélkül gördültek tova a munkás hétköznapok, mert sem pénz, de még idő sem igen jutott az ünnepségre. A józsefvárosi vasutasok ugyanis éppen akkoriban készülődtek az utóbbi évtizedekben kizárólag teherpályaudvarként használt állomás történetének újabb fordulatára, *a személyforgalom újbóli megindítására.* Részlegesen 1967-ben, az utóbbi három évben pedig, mint köztudomású — teljes egészében ide helyezték át a kunszentmiklósi és a nagykátai vonal személyforgalmát, hogy tehermentesítsék a *Keleti pályaudvart.*

Hogyan fér meg egymással az öreg Józsefvárosban a személy- és teherforgalom? Okozott-e fennakadást az átállás? Együtt halad-e az állomás fejlődésével a dolgozók szociális ellátása? Miként készülődnek a fejlődés korszakos jelentőségű szakaszára, amelyben — mint ismeretes — az a feladat vár a pályaudvarra, hogy az áruszállítás korszerű módjának, a konténeres szállításnak budapesti bázisa legyen? Ezekre a kérdésekre kerestünk választ a józsefvárosi pályaudvaron.

A forgalom zavartalan

Először a szakszervezeti bizottság irodájának kilincsét nyomtuk le, de a helyiséget üresen találtuk, mert éppen parkettáztak. Hasonló munka hallatszott több más szobából is. A hamarosan előkerült *Nagy Mihály* szb-titkár aztán a főnöki irodában, *Samu Jenő* állomásfőnökkel együtt válaszolt kérdéseinkre.

Elsősorban azt tisztáztuk, hogy a pályaudvaron már korábban megkezdett, még most is folyamatban levő építőmunka még korántsem tartozik a megifjodásra készülődő állomás esedékes nagy rekonstrukciójához. *Egyelőre 3 millió forintot kaptak a legszükségesebb, elodázhatatlan felújításokra, a korhadt padlóju, egészségtelen helyiségek parkettázására, festésére, tetőjavítására, de főként az agg személypályaudvari felvételi épület rendbehozatalára.* Ez is hozzájárult, hogy miután megteremtették a műszaki feltételeket, kiképezték a szükséges belső személyzetet, a személyforgalom zökkenő nélkül megindult és ma is zavartalanul bonyolódik le. *A személyvonatok utazó személyzetét továbbra is a Keleti pályaudvar állítja ki.* A józsefvárosiak viszont arra vigyáznak gondosan, hogy saját dolgozóik együttműködése a vonatkísérőkkel harmónikus legyen a vonatok indításában, fogadásában. Pedig nem könnyű ez, mert *naponta 26 vonat indul és érkezik,* hétvégén pedig a munkásvonatokkal együtt 52.

Kisebb létszámmal

De még ennél is büszkébbek arra — bár tartózkodó szerénységgel mondják el —, hogy mindig sikerült teljesíteni az igazgatóságnak azt a kérését: *ajánljanak fel létszámcsökkentést a termelés gazdaságossága, a termelékenység javítása érdekében. Három éve még 700 dolgozója volt a pályaudvarnak, jelenleg pedig csupán 400.* Ma tehát háromszázzal kevesebben látják el a három év alatt alaposan megszaporodott munkát. Hogyan csinálták? Aprólékos, áttekintő szervezéssel. Ha valakit áthelyeztek más állomásra, lehetőleg nem kértek helyette új embert. Az eltávozottak munkaterületét felosztották a többiek között. Azok vállalták is a munkatöbbletet, persze nem „áldozatból", ezt nem is lehetett volna tőlük kívánni, hanem a szakszervezeti bizottság, a pártszervezet és a szakvezetés együttesen gondoskodott jelentékeny bérfejlesztésről is.

Egyes munkaköröknek bérkorrekciót hajtottak végre. Például *a raktárnokok, a kocsikísérők, a forgalmi szolgálattevők, a váltókezelők bére 20—25 százalékkal emelkedett.* Segített persze a létszámcsökkentésben a gépesítés is: az utóbbi években egy 5 tonnás villamosdarut és 14 emelővillás motoros targoncát kaptak.

Sajnos, az áruértesítők, a takarítónők, a vasútőrök nagyobb bérjavítására még nem kerülhetett sor. A takarítónőket alig-alig lehet visszatartani helyükön. *Létszámhiány, a tisztességes bérfejlesztés ellenére, mégis csak a kocsirendezőknél van, pillanatnyilag 20 főnyi.* Ennek abban találják az okát, hogy az évszázados pályaudvar elmaradottsága leginkább a kocsirendezők szűk, elavult öltözőjén, tisztálkodásra alig-alig alkalmas mosdóján látszik meg. *Többen ezért mennek el üzemi munkásnak, mert a gyárakban ma már mindenütt kényelmes, fehér-fekete öltöző és meleg fürdő van.* Ez ma a pályaudvar legégetőbb szociális problémája, ami károsan hat ki a szolgálatra is.

A másik nagy probléma szakmai: *a főváros jelenleg egyetlen vámkülföldi érkező és induló darabáru pályaudvarán a vámraktár tere olyan kicsiny, hogy szinte képtelenek az árut kezelni.* Emiatt saját kocsiszükségleteket nagyon sokszor nem tudják kiállítani. Szeptemberben, októberben teljesítették ugyan a 31 órás kirakási tervet, de a jelek szerint decemberben ezt aligha bírják majd megismételni. Látogatásunkkor *126 fedett külföldi darabáru kocsi állt kirakatlanul.*

Konténer bázis

A megoldás: *új, tágas, emeletes, modern raktárépület.* Építésére bőven lenne hely, ha eltüntetnék az állomásfőnökséggel szemközti, bontásra régen megérett épületet.

Legnagyobb várakozással mégis a konténer pályaudvar megépítése elé tekintenek, a józsefvárosiak. Ettől várják évszázados állomásuk igazi megifjodását. Az *Anyagvizsgáló Főnökség és a személypályaudvar közötti területen 500 méter hosszan, 150—200 méter mélységben épül fel a konténerbázis.* Húsz tonnás daru emelgeti majd a nagy raksúlyú transzkonténereket, amelyeket nemzetközi gyorsteherfonatokkal szállítanak majd.

Sz. F.

Szocialista brigádvezetők klubja

Egyéves fennállását ünnepli a *szolnoki járműjavító* művelődési központjának kebelében működő szocialista brigádvezetők klubja. Megalakulása óta egy sor kulturális esemény, előadássorozat, klubnap gazdagította programját. A 48 szocialista brigádvezető és a 12 tagú vezetőség sokat tesz a színvonalas klubélet biztosításáért, sikeréért.

A kollektív megmozdulások egyik leggyakoribb formája a csoportos kirándulás. Eddig *Dunaújváros, Aggtelek, Sopron* szerepelt a műsoron. Az évfordulót *Pécs, Harkány, Siklós* útvonalon rendezett kirándulással ünnepelték. November 28—29-én szabad szombaton és vasárnap a siklósi várat, a Zsolnay múzeumot, a porcelángyárat és Pécs nevezetességeit tekintették meg.

Szőnyi Lajos

Vasárnap a rendező pályaudvaron

— Mindenki a helyére, kezdődik a gurítás! — hangzik a figyelmeztetés, majd néhány másodperc múlva *Rákosrendező pályaudvar* gurítódombjáról mintegy vezényszóra, egymás után gurulnak a kocsik a kijelölt irányvágányokra. A gurítást, ezt a nagyon fontos műveletet, *Kovács II. József* gurításvezető irányítja. Nehéz, felelősségteljes munka az övé, hiszen egyszerre közel negyven vágányon gazdálkodik.

Vasárnap van. A rendezőpályaudvarral határos angyalföldi és zuglói üzemekben pihennek a gépek. A hétközi munkanapokon oly zajos környék most csendes. A közeli — a *Rákospatak* mentén Angyalföldet és Zuglót összekötő — vasúti gyalogos felüljárón is csak elvétve halad át egy-két ünneplőbe öltözött járókelő. Némelyik meg-megáll és letekint a nagy kiterjedésű pályaudvarra, a felüljáró alatt áthaladó vonatokra, a guruló kocsik mentén serénykedő vasutasokra, aztán tovább folytatja útját.

NAPONTA 2000 KOCSI

Szalóki István állomásfőnökhelyettessel, aki ezen a vasárnapon ügyeletes szolgálatot lát el, a gurítódomb alján állunk, és miközben figyeljük a gurítást, a rendezőpályaudvar munkájáról beszélgetünk.

— Naponta 50—60 tehervonattal jóval több mint 2000 teherkocsi érkezik pályaudvarunkra — mondja az állomásfőnök-helyettes. *— Ezeket mind legurítjuk, aszerint, hogy melyik kocsit hová kell továbbítani.* Az itt megrendezett és irányok szerint összeállított szerelvények azután sorra elindulnak a kijelölt célállomások felé. Az induló vonatok száma megegyezik az érkezőkével.

Rákosrendezőn az utóbbi időben igen erős a tranzitforgalom. Sturovo felől naponta 20—22 szerelvény is érkezik, általában 1600—2000 tonna súllyal. Az M62-es Diesel-mozdonyok valósággal bezúdítják a vagonokat.

AZ ELŐSARUS

— Amíg a 269/a szerelvény 16 irányvágányra legurul, a másikat már készítjük — mutat a gurító kihúzó vágánya felé, amelyen egy 520-as gőzmozdony, a másik gurítói tartalék, már húzza a következő, hosszú szerelvényt. *— Egy-egy tehervonatot 15—20 perc alatt gurítunk le. A két gurítás közötti időt pedig a legurult kocsik összetolására és a vonatok szembekijáratására használjuk fel. Ilyenkor a sarusok, a kocsirendezők és a váltókezelők is kifújhatják magukat. Rájuk fér, mert a létszámhiány miatt néha emberfeletti munkát kell végezniök.*

Mint minden rendező-pályaudvaron, itt, Rákosrendezőn is a sarusok végzik a legveszélyesebb és fizikailag a legnehezebb munkát. *Egy sarushoz 4—5 vágány is tartozik.* Alig teszi le a sarut az egyik sínszálra, már rohanni kell a másikhoz. Ahogy legurult a szerelvény utolsó kocsija, *Kiss József* előssarus megtörli verejtékező homlokát és cigarettára gyújt.

— Nehéz a munkája?

— *Nem könnyű* — válaszolja a jókötésű fiatalember. — *Itt a gurítódomb oldalában nem unatkozik az ember.*

— Mennyi a keresete?

— *Az utóbbi hónapokban megvan a havi 2800.*

— Család?

— *Nőtlen vagyok. Szüleim Debrecenben élnek. Hét éve dolgozom Rákosrendezőn. Megszerettem ezt a pályaudvart.* Munkásszállóban lakom és hetenként egyszer, amikor szabadnapos vagyok, akkor járok haza Debrecenbe.

A rendező gurítójában egy túrban — 65—70-en teljesítenek szolgálatot. Ma *Téglás Mihály* állomásirányító, műhelybizottsági titkár I-es türja a nappalos. *Papp Sándor* intéző a rendelkező forgalmi szolgálattevő, *Hanti Pál* a külsős. *Gregori István* kocsimester, aki szabadságát tölti, *Kővágó József* saruzó csoportvezető helyettesíti.

MELEGVÍZ CSAK A GŐZÖSÖKRŐL!

Köztudott, hogy Rákosrendezőn az átlagosnál is roszszabbak a munkakörülmények. *Ez a pályaudvar nemcsak műszakilag, hanem a szociális ellátottság tekintetében is elmarad a többi nagy rendező pályaudvar mögött.* A kocsirendezők, váltóőrök, sarusok hosszú évek óta kiselejtezett vasúti kocsikban öltöznek. Ezekben a „fabódékban" alig van tisztálkodási lehetőség. *Meleg vizet csak a gőzösökről kapnak egy-egy lavórral . . .*

Ilyen munkakörülmények mellett csak a nagyfokú hivatástudat, a vasút iránti szeretet az, amely a törzsgárdát össszetartja.

Miközben a gurító aljánál néhány szót váltottunk az emberekkel, a XXX. vágányról elindult a 6357-es számú villanygépes tehervonat, amely a körvasúton át *Hatvanba* közlekedik. *Hanti Pál* bal hóna alatt a menesztőtárcsával, jobb kezét vörös tányérsapkájához emelve tiszteleg az egyre jobban felgyorsuló szerelvény mozdonyvezetőjének.

— Hanti Pál régi, tapasztalt, fegyelmezett forgalmista, jól ismeri a rendező minden vágányát. Közel harminc éve itt szolgál nálunk — mondja Szalóki István.

— Pontosan 29 éve — helyesbít a forgalmista. *— 1941-ben kezdtem. Azóta évenként egy pár bakancsot koptatok el itt a bagikövek között . . .*

Visi Ferenc

Tudósítóink jelentik:

Kongresszusi vállalások a megvalósulás útján

(Folytatás az 1. oldalról)

tervfeladatok és a kongresszusi határozat végrehajtásához.

BUDAPEST:

Önerőből javítanak, építenek

Dövényi Károly tudósítása a MÁV Központi Nyomtatványtár közösségének kongresszusi munkaversenyéről számolt be:

„Őtezer bárca- és kéregjegyelőjegyzési könyvet köttettünk be és küldtünk szét a vasút számadó pénztárainak határidő előtt, hogy biztosíthassuk ezzel is a gépi elszámolás január 1-i bevezetésének feltételeit. Most már csak a későn érkező igények teljesítésén dolgozunk. Emellett eleget tettünk egyéb vállalásainknak is. *Négy darab háromkerekű, használhatatlan kézikocsi gumiabroncsait házilag, magunk javítottuk ki, mivel az anyagok összeállításánál ezekre a kis járművekre nagy szükségünk van.* Tízméternyi betonjárdát is építettünk, sőt az anyagszállítás további könnyítésére betonaknát és csúzdát létesítettünk a pinceraktárunkhoz."

A tudósítás az önköltség csökkentésére tett vállalások teljesítésével kapcsolatban beszámol arról is, *hogy a Központi Nyomtatványtár dolgozói, a vonalpostai szolgálat munkájának könnyítésére, gyakrabban alkalmazzák a konténeres szállítás módszereit.* Ezzel nagymennyiségű kötöző- és csomagolóanyagot takarítanak meg, és a szállításhoz felhasznált gépkocsikat is gazdaságosabban tudják kihasználni. Az önköltség csökkentésében, a felajánlások teljesítésében a nyomtatványtár három szocialista brigádja jár az élen.

BÉKÉSCSABA:

28 brigád összefogott

Boldizsár Gyula békéscsabai tudósítónk bevezetőként megemlíti, hogy az állomáson 28 brigád 494 tagja fogott össze a kongresszus tiszteletére indított ünnepi műszakban, hogy tovább javítsák az idei év tíz hónapjában elért gazdasági eredményeket. Ez is hozzájárult ahhoz, hogy *augusztus 1. óta a kocsiálláspénzes órák száma, a bázisidőszakhoz viszonyítva, a felére csökkent.*

Az egy kocsira jutó rakodási idő 7,53 óra lett, a korábbi 9,63 órával szemben.

Ezenkívül a tervezetthez képest lényegében *jobb eredményt sikerült elérni a személy- és a tehervonatok menetrend szerinti közlekedtetésében,* illetve indításában, a hazai és a külföldi kocsik tartózkodási idejének alakításában, s nem kevésbé azok gazdaságos felhasználásában.

DOMBÓVÁR:

A verseny tovább tart

„Csomópontunk a pécsi vasútigazgatóság legnagyobb telepállomása, s már csak ezért is lényegesen járulhatunk hozzá a területünkre háruló szállítási feladatok minél eredményesebb elvégzéséhez. Kongresszusi vállalásainkat szintén ennek tudatában fogalmaztuk meg, s annak teljesítésére irányuló erőfeszítéseinket ugyanez a felelősségérzet növelte — írja *Bódogh Mihály,* dombóvári tudósítónk.

Ennek eredménye, hogy a tehervonatok terhelése két százalékkal jobb a tervezettnél, s a műszaki kocsitartózkodást a vállaláshoz képest 1,2 százalékkal túlteljesítettük. Az utazószolgálatnál a szolgálati idő kétszázalékos csökkentésével szemben, sikerült 6,4 százalékos csökkentést elérni. A jegyvizsgálók is magasan túlteljesítették azt a vállalásukat, hogy szükség esetén részt vállalnak a tehervonatok továbbításából".

MÁTÉSZALKA:

Mindenki felajánlott egy napot

Nagy Gyula, a mátészalkai pályafenntartási főnökség dolgozója azzal kezdte szerkesztőségünkhöz küldött levelét, hogy az idei árvíz, az annak következtében kialakult rendkívüli helyzet szinte mindenkit kemény próbára tett Mátészalkán és az oda tartozó pályamesteri szakaszokon. Ennek ellenére ezek a dolgozók a X. kongresszus iránti tiszteletük kifejezéseképpen *egy-egy napjukat felajánlották az ideiglenesen helyreállított pályák végleges megerősítéséhez, illetve a rendkívüli helyzet következtében elmaradt karbantartási munkálatok elvégzéséhez.*

„A szakaszok és központunk dolgozóinak együttes felajánlása nyomán *1144 órában, átlag 111 százalékos teljesítéssel vettünk részt a közös feladat végrehajtásában* — írta, majd hozzátette: — A kedvező időjárást kihasználva, továbbra is azon leszünk, hogy minden elmaradt munkát pótolva, alaposan felkészüljünk a télre, s ezzel is megteremtsük a zavartalan forgalom feltételeit".

TAPOLCA:

Nagyobb teljesítmény, kisebb költséggel

— Nálunk, a tapolcai vontatási főnökségnél nem álltunk valami jól az önköltség csökkentésére irányuló terv teljesítésével — írja *Dancs József* tudósításában. — Ezért a gazdasági vezetők és a mozgalmi szervek a kongresszusi hónap fő célkitűzésévé tették, hogy ezen változtassunk. Az eredmény: *az évi göngyölített önköltségterv 103,55 százalékos teljesítése, a korábbi 99 százalék helyett.* A dolgozók vállalásai nyomán az idei évre 6 millió 921 ezer tonnában meghatározott szállítási tervet november elsejéig 6 millió 976 ezer 372 tonna áru elszállításával 100,8 százalékra teljesítettük. Forintban és százelegytonnában számítva, ez az utóbbi tény *terven felül egymillió 326 ezer forint megtakarítást jelent.* Az év hátralevő részében tovább dolgozunk az eredmények javításáért."

A fiatalok helye és szerepe a termelési mozgalmakban

Az elnökség elfogadta a vasutas fiatalok termelést segítő mozgalmának új szabályozását

MINT LAPUNK december 1-i számában már közöltük, az elnökség november 12-én tárgyalta a *kiváló ifjúmunkás, a kiváló ifjú szakmunkás* és a *szakma ifjú mestere* cím elnyerésének feltételeit magában foglaló szabályozást. Az 1. szakosztály és a szakszervezet közgazdasági osztálya közös előterjesztésének vezető sorai hangsúlyozzák: *a MÁV vezérigazgatója és a vasutasok szakszervezetének elnöksége az eddigi eredmények alapján támogatja és ösztönzi a vasutasfiatalok termelést segítő mozgalmát, egyetért célkitűzéseivel.* A mozgalom alkalmas arra, hogy képezze, nevelje a vasúthoz került fiatalokat a vasúti munka szeretetére, hivatástudatra és a szolgálat fegyelmezett ellátására.

A mozgalom a mindennapi termelő munka mellett ráirányítja a fiatalok figyelmét a jövő szakmai követelményeire is. Ugyanakkor növeli politikai képzettségüket, elősegíti tudatformálásuk szocialista jellegét.

A kiváló ifjúmunkás, a kiváló ifjú szakmunkás és a szakma ifjú mestere cím elnyeréséért folyó verseny, jellegénél fogva, *a szocialista munkaverseny szerves része, amely lehetővé teszi a résztvevőkkel szemben támasztott követelményeknek az életkortól, szakmai tapasztalattól, képzettségi szinttől függő meghatározását.* Ezáltal lehetőséget biztosít arra, hogy a szocialista címért küzdő brigádok ifjú tagjainak egyéni célkitűzése és vállalása is lehessen a kiváló vagy ifjú mester címért folyó verseny feltételeinek a teljesítése.

A MOZGALOM SZERVEZÉSÉNEK szabályozása kimondja: *a versenyben részt vehet az Államvasutak területén minden 30 éven aluli fiatal dolgozó, KISZ-tagságára tekintet nélkül.* A KISZ KB intéző bizottsága és a SZOT-elnökség határozatától eltérően a MÁV területén az életkor felső határa 28 helyett 30 életév.

A szolgálati helyeken a gazdasági vezetőknek a KISZ- és a szakszervezeti szervekkel együttműködve kell megteremteni a feltételeket a különböző címek elnyerésére jelentkező fiatalok terv szerinti továbbképzéséhez. A versenyre való mozgósítást a KISZ-szervezetek a szakszervezeti szervekkel közösen végzik. *Maga a verseny egyéves időtartamú, melyet naptári évenként kell szervezni, és a következő év első negyedévében értékelni.*

A követelményeknek olyanoknak kell lenni, hogy azok teljesítése esetén a fiatal dolgozók érdemileg is rászolgáljanak a megtisztelő címre. Ennek érdekében a vasútigazgatóságoknak, a területi bizottságokkal egyetértésben — az elnökség által elfogadott szabályozás alapján — *1971. január 31-ig ki kell alakítani az egységes követelményeket.* Ezt követően a szolgálati helyeken a szakszervezeti és a KISZ-szervekkel egyetértésben, a szabályozás és a vasútigazgatóságok irányelveinek figyelembe vételével *minden év február 28-ig kell kidolgozni a sajátos követelményeket,* melyeket széles körben ismertetni kell a fiatalokkal.

A szabályozás harmadik fejezete részletesen taglalja a kitüntető címekkel szemben támasztott általános követelményeket, melyek három csoportot alkotnak.

1. Szakismereti (elméleti) követelmények.
2. Politikai ismeretek.
3. A termelési munka során végzett feladatok.

A MOZGALOMBAN RÉSZT VEVŐ fiatalok felkészültségét a versenyidőszak lezárása után minden szolgálati helynek saját hatáskörben, a KISZ- és a helyi szakszervezeti szervekkel kell elvégezni. *A szolgálati helyeken értékelő bizottságot kell létrehozni* melynek vezetőjét a szakszervezeti bizottság és a KISZ javaslata alapján a gazdasági vezető jelöli ki. Tagjai: *a szakszervezeti bizottság és a KISZ-szervezet képviselői.* Valamennyi szolgálati helyen részt kell venni az értékelő bizottságban a vasútigazgatóság illetékes szakszolgálata képviselőjének is. *A különböző címek csak azok részére adományozhatók, akik a követelményeket minden vonatkozásban maradéktalanul és megfelelő szinten teljesítették.*

Az ifjúsági termelési mozgalom új szabályozásával a MÁV területén érvényét vesztik a szakma ifjú mestere cím elnyeréséért folyó verseny szervezésére korábban kiadott irányelvek. Egyébként az új szabályozás rendelkezéseit *1971. január 1-től kell alkalmazni.* A SZOT elnöksége és a KISZ KB intéző bizottsága által kiadott irányelvek alapján *a vasút területén ez évben indult ifjúsági mozgalom értékelését, elismerését, már az új szabályzat szerint kell végezni.* A szakma ifjú mestere mozgalomban korábban elnyert jelvények természetesen továbbra is viselhetők.

AZ ÚJ SZABÁLYOZÁS általános rendelkezésének befejező sorai *arra hívják fel a vasútigazgatóságok, a szolgálati helyek vezetőit, a szakszervezeti bizottságokat és a KISZ-szervezeteket, hogy támogassák, segítsék a vasutas fiatalok termelési mozgalmát.* A mozgalom adta lehetőségeket pedig használják fel a vasút munkaerő-utánpótlásának növelése érdekében. Kövessenek el mindent azért, hogy ez a mozgalom is elősegítse a vasútra háruló szállítási feladatok teljesítését, a fiatalok szakmai és politikai tudásának növelését, a szolgálati és a munkafegyelem megszilárdítását.

A *Hivatalos Lap* december 5-én megjelent 49. száma teljes terjedelmében közli a szabályozást.

Óbuda állomás tegnap, és ma

Szomorú emlékeket kavar fel bennem ez az érdekes, a budai hegyek szomszédságában levő állomás. 1944. december 6-át mutatta a naptár, amikor először itt jártam. *Azon a napon érték el Hatvan irányából, a Duna vonalát a szovjet csapatok.* Ennek következtében — természetesen — megszűnt a forgalom a *Budapest—Szob—Érsekújvár—Pozsony* fővonalon. A Budapesten rekedt, Vácon túlra utazó utasok, csakúgy, mint magam, az ideiglenes pontonhídon át igyekeztünk *Buda—Császárfürdő* állomásról HÉV-vel Óbuda állomásra, ahonnan vonattal *Esztergom,* majd onnan közúton, *Párkánynána* állomás volt a cél.

Akkor, azon a bizonyos téli napon — kerek 26 évvel ezelőtt — hideg, esős, kedélyromboló volt az idő. Romos kocsik, felszaggatott sínek, zsúfoltság, elgyötört, fáradt emberek, nyomott hangulat uralkodott az állomáson...

Tele az állomás

A múlttól csak akkor szabadulok, amikor *Zentai Kálmán* állomásfőnökkel találkozom a budapesti oldalon levő őrhelyen. Éppen ellenőrzést tart. A blokk-berendezés ólomzárait nézegeti. A váltókezelő *Tóth Béla* szinte vigyázzba áll ezalatt.

— A vonatforgalomra vonatkozó parancsokat, értesítéseket mindenkor meg kell ismételni. Ha csak egyetlen esetben is megállapítom, hogy nem ismételnek, csökkentem a prémiumot — mondja határozottan a váltóőrnek.

Hogy Óbudán is őszi forgalom van, azt jól mutatják a határtól, határig teli vágányok. A 3475-ös, Dorog felől érkező vonat jár be 70 kocsival.

— Feloszlik...! — adja ki az utasítást *Antal János* forgalmi szolgálattevő.

— Itt kiegészül és úgy indul tovább — teszi hozzá az állomásfőnök.

— Sok a kocsi az állomáson — jegyzem meg.

— Budapest-Ferencváros, Rákosrendező és Dorog felé állítunk össze vonatokat, de sok a HÉV-irányú kocsi is. Nem fogadnak... Éppen most jelentettem a menetirányítónak: sok gondot, munkát okoz a Gázgyár, mely újabban az állomáshoz tartozik. Három, négy menettel közlekedünk oda-vissza naponta. A Hajógyár 130—150, a Téglagyár 200, a Ganz Villamossági Üzem 100—120 és a HÉV 3000 kocsi mozgatásával szerepel a havi munkaprogramunkban.

— Az a szerencse, hogy a felekkel jó a kapcsolatunk — folytatja. — *Korábban sem volt nagy baj a kocsik ki- és berakásával, de a Gazdasági Bizottság határozata óta a legnagyobb rendben megy minden.* A kocsitartózkodási terv ünket, mely 92 százalék, 92,3 százalékra teljesítettük. A jó kocsikihasználás feltételeinek is megfelelünk. Minden eszközzel igyekszünk oda hatni, hogy a rakodó felek maximálisan használják ki a kocsikat. Dicséret illeti ezért külső raktárnokainkat.

Nincs kihúzó vágány

A kocsitartózkodás és a vonatok terhelése a szocialista brigádok egyik fontos tényezője. A legutóbbi értékelésnél *Mitling Károly* és brigádja került az élre. Ők húzzák ki és állítják be a leggyorsabban a kocsikat.

Vannak nehézségeink is. A Somogyszobról kirendelt, s az állomást nem ismerő emberekkel dolgoznak, *de még így is öt kocsirendező a hiány.* Emiatt egyszer-egyszer 1+1 fővel tolatnak. A távolban levő vállalatok kiszolgálása nem kis feladat és nem kevés veszélyt jelent. *Sok nehézséget okoz, hogy nincs kihúzóvágánya az állomásnak.* Ezért van náluk jelentősége annak, hogy a kiadott parancsot pontosan, szószerint meg kell ismételni.

— Nagyon elkelne, egyben fokozná a munkatempót és a biztonságot egy hangszóró-berendezés, melynek segítségével a forgalmi szolgálattevő és váltókezelők a téren tolató csapatot értesíteni tudnák — mondja az állomásfőnök.

A vágányok között mozgalmas az élet. A 3415-ös személyvonat érkezik a harmadik vágányra. A negyediken éppen tolatáshoz készül a tartalékmozdony. *Kiss Károly* fiatal tolatásvezető, a vízdaru alatt végzett 326-os mozdonnyal a Rákosrendezőről érkezett 3260/II. kocsijaira jár rá, hogy azok gyors szétsorozásával segítse a kocsiforduló további csökkentését.

Gergely József

FIGYELMEZTETŐ BALESET

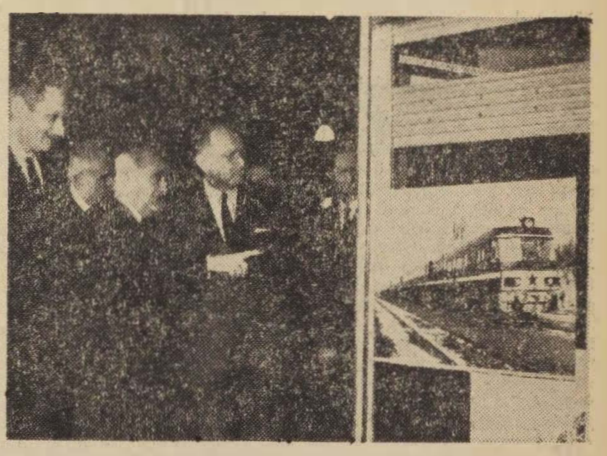
Szomorú és elgondolkoztató baleset történt a közelmúltban a *Nyugati pályaudvaron.* Sok száz ember várakozott a csarnok III. számú vágánya mellett a 6720-as mátészalkai vonatra. *(Ez a menetrendben megjelölt helye a vonatnak!)* Éppen abban az időben, amikor a szerelvényt rendes körülmények között betolják, befogadták a vágányra a 2641-es Monorról érkező vonatot. Jóllehet, a nem mindig jól hallható hangszórón át közölték, hogy a szerelvény kitol, mégis sokan beszálltak. *A riadalom akkor kezdődött, amikor a kitoló szerelvény megmozdult. Le- és felugráltak az utasok. Egy 18 éves mátészalkai kisleány is ezt tette, s közben a mozgó kocsik alá esett.*

A leány kisebb-nagyobb zúzódással, csonkulás nélkül megúszta a könnyelműségét, mert *valaki időben meghúzta a vészféket.* Szép példa volt az is, ahogyan a vasutasok a mentőkocsihoz gyorsan, villanytargoncán vitték ki a sérült lányt.

Igaz, hogy korszerűtlen a pályaudvar, s ehhez a forgalomhoz kevés a vágány, *mégis érdemes azon gondolkozni, hogy mikor lehet az érkező és induló vonatok vágányait megváltoztatni.* Vagy ha ez elkerülhetetlen, akkor nem elég csak a hangszórók útján közölni a változást. Ilyen esetben személyi biztosításról is gondoskodni kell az utazóközönség testi épségének megóvása érdekében.

— f —

Közlekedésünk 25 éve



Dr. Csanádi György, közlekedés- és postaügyi miniszter és a megnyitó részvevői megtekintik a kiállítást.
(Laczkó Ildikó felvétele)

A *Műszaki Egyetem* aulájában — december 8-án *Közlekedésünk 25 éve* címmel kiállítás nyílt. A gondosan összeállított tablók arról a nehéz és göröngyös útról adnak képet, melyet a magyar közlekedés megtett az elmúlt 25 esztendő alatt.

A kiállítást *Rödönyi Károly,* a közlekedés- és postaügyi miniszter első helyettese nyitotta meg, majd *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter a tőle megszokott közvetlenséggel pillantott vissza a múltra. Beszélt a „hősi korszakról", a felszabadulás utáni évek megannyi nehézségéről. Elmondotta, hogy a magyar munkás alkotó akarata, munkakészsége megelőzte a közlekedés fejlődését. Ez főleg a vasúton volt érzékelhető.

1938-hoz viszonyítva 19-szeresére nőtt hazánk tranzitforgalma. Ma a vasúti vontatás 75 százalékát Diesel- és villanygépek végzik. *Modern vasutat építünk, melynek egyik feltétele a pontosság, a gyorsaság és biztonság mellett a gazdaságosság.*

A háború előtt 3000 kilométer hosszú úthálózat volt. Ma 17 000 kilométer hosszú, jól karbantartott úttal rendelkezünk. A gépkocsik száma ma már 200 ezer felett van. A gépkocsi napjainkban nemcsak közlekedésügy, hanem életszínvonal kérdése. Magyar hajókkal találkozunk az Indiai-óceánon is, s a légi országutakon egyre több MALÉV-gép repül. **(gergely)**

A munka következik

Pártunk X. kongresszusa egyértelműen és félreérthetetlenül kijelölte azt az utat, amely a szocializmus teljes felépítéséhez vezet. A kongresszus munkájáról részletesen tájékoztatott a sajtó, és a televízió. A hozzászólások, dokumentumok megjelentek a napilapokban, amelyeknek olvasottsága ezekben a napokban feltűnően megnövekedett. A kongresszus hetében *sok szakszervezeti bizottság 50—60 példányban rendelte meg a Népszabadságot, hogy egészen a bizalmiakig ellássa vele funkcionáriusait.* A kongresszus hat napja tehát a munka jegyében folyt és széles körű érdeklődést váltott ki.

A tanácskozás élményei még frissek. Ez indokolja, hogy a szakszervezeti politikai oktatás felelősei, de különösen a vezetőpropagandisták és propagandisták e friss élmények hatása alatt, *már most készüljenek a 7., 8. és 9.* előadásra, amelyen a kongresszusi anyagot dolgozzák majd fel. Ezeket az előadásokat ugyan tananyag formájában is megkapják, azonban a személyes élményeket ez nem helyettesítheti. *Felhívjuk ezért figyelmüket, hogy már most készítsék el előadásaik vázlatát és ahhoz használják fel a rádiós, televíziós közvetítések során szerzett megfigyeléseiket.* Alaposan, elemző módszerrel dolgozzák fel a hallottakat, hogy majd a viták során ezeket hasznosítani tudják.

A kongresszuson megfogalmazott sokrétű feladatot lebontani, a mindennapi élet gondjait viselő dolgozókkal megértetni, az összefüggéseket megmagyarázni csak nagy felkészültséggel, a kongresszusi anyag mélyreható tanulmányozásával, feldolgozásával lehetséges.

A párt politikáját, a szocialista társadalom felépítésének feladatait magyarázni a legszebb, de egyben a legfelelősségteljesebb feladat is. E nagy munka harcosai a propagandisták, akik eddig is igyekeztek felelősségük tudatában foglalkozni a hallgatóikkal. Most azonban még fokozottabban kell figyelniök munkájukra, hogy megértessék a dolgozókkal: *„... most a munka következik, hogy a kongresszus elgondolásából valóság legyen."*

T. B.

Az én ösvényem

Az ösvényen, ahol naponta járok
élő szemfedőt borítnak a fák.
Agakon túlra még ember nem látott
s az ágakon túl most még én se látok.
Arnyékos úton nem nő fel virág.

Harmatot szór rám léte az anyagnak.
Nedves a föld és tétova a láb.
Aranysárgától mélyzöldig a színek
— mert az ember csak önszemének hihet —
hirdetnek gyulladó harmóniát.

Felkapaszkodok az emelkedőkön
s keserves ez a felkapaszkodás.
Ereszkedek sekélyebb — mélyebb völgybe
s jutok mindig egy újabb meredekre.
Ez nálam így szokás.

Az ösvényen, ahol naponta járok
józan agyagföld lelkét lehelem
s megtanulom, hogy egyetlen a munka
miből az ember részét, jussát tudja.
És jó, hogy jut nekem.

Gáll György

Ünnepi mozaik

I.

Az állomás külső vágányain
vagonok állnak — tele türelemmel.
A raktárak körül ünnepi csönd,
s friss hó, itt-ott, amit a szél sepert el.
A sínek — végtelen érckígyók — vonatdübörgéstől dérpikkelyt vedlenek.
A gőzös pihenő falvakon át
befutja a fehér messzeségeket.

II.

A váróteremben vonatravárók,
— férfi, asszony, gyermek, —
telezsongják a szűk, meleg termet;
s komoly munkások — kis népgyűlés —
egy asztalnál, szót szóba fonnak,
s terveikből kikerekedik
formája a jövendő dolognak.

Fazekas Lajos

A könyv mindenkihez eljuttatható

350 ezer könyv — 32 ezer olvasó a szakszervezeti könyvtárakban

A *szakszervezet elnöksége* november 13-i ülésén tárgyalta a könyvtárak helyzetéről és az olvasómozgalomról szóló előterjesztést.

A téma különösen fontos azért, mert a vasutasok sajátos munkabeosztása, a munkahelyek szétszórtsága, a bejárók nagy száma miatt a dolgozók tekintélyes része nem tudja igénybe venni a kulturális intézményeket. *A könyv viszont mindenkihez eljuttatható.*

A szakszervezet irányítása alatt jelenleg *53 góckönyvtár, 16 önálló és 292 letéti könyvtár működik. A könyvállomány csaknem 350 ezer kötet,* amelynek 65—70 százaléka szépirodalom, 22—25 százaléka ismeretterjesztő mű, és 14—15 százaléka ifjúsági irodalom.

A vasutas dolgozóknak 21,1 százaléka beiratkozott olvasó. Ezek 1969-ben 537 851 könyvet kölcsönöztek. *A könyv beszerzésére fordított összegek 500—600 ezer forint között mozognak évente.* Ez azt jelenti, hogy, ha a selejtezéstől eltekintünk, akkor az évi könyvszaporulat 20—22 ezer kötet.

A könyvtárak elhelyezését, berendezését, felszereltségét illetően az utóbbi években örvendetes az előrelépés. Többek között a dunakeszi járműjavító, Debrecen, Budapest-Ferencváros, Szeged, Szajol, Mezőtúr, a Nyugati pályaudvar, a Hámán Kató vontatási főnökség, a szolnoki és a Landler járműjavító könyvtárát korszerűsítették.

A könyvtárak többsége egyre inkább *az üzemi kulturnevelési tevékenység szerves részévé válik.* A könyvtárosok jól használják fel a lehetőségeket a művészetek megismertetését, a közízlést, a szocialista hazafiságra, az internacionalizmusra nevelést illetően.

A mozgalmi évfordulókhoz, ünnepségekhez kapcsolódó kiállításokat, író-olvasó találkozókat, irodalmi esteket szerveznek. Segítik az irodalmi színpadok munkáját. Aktívan közreműködnek a szellemi vetélkedők szervezésében. Segítséget adnak a továbbtanulóknak. Nem egy helyen ajánló bibliográfiákat készítenek a szocialista brigádok számára.

Ezek elsősorban a nagyobb könyvtárakra mondhatók el, azok között is azokra, ahol aktívahálózat segíti a könyvtárosok munkáját. Sajnos, vannak olyan helyek is, ahol a legegyszerűbb eszközöket sem alkalmazzák az olvasás propagálására. *A szakszervezeti bizottságok sem adnak megfelelő segítséget a könyvtárosoknak.*

Az elnökség a munka jobbá tétele érdekében az alábbi feladatokat szabta meg:

A kultúrnevelési és sportosztály:

1. A területi bizottságok bevonásával *dolgozzon ki ötéves tervet* a szakszervezet irányítása alatt működő könyvtárak továbbfejlesztésére.

2. A könyvtári propaganda céljából *gondoskodjon az általános jellegű propagandaeszközök* — elsősorban plakátok — készíttetéséről és azokkal lássa el a könyvtárakat.

3. Gondoskodjon arról, hogy a könyvtári munkával kapcsolatos előterjesztés a területi bizottságok, az illetékes szakszervezeti bizottságok és művelődési intézmények tudomására jusson, *az anyagot dolgozzák fel és saját területükön a szükséges intézkedéseket tegyék meg.*

A területi bizottságok:

1. Ahol még nincs, *ott hozzák létre a könyvtári tanácsot,* amely módszertani, gyakorlati segítséget nyújt a területi bizottsághoz tartozó könyvtárak munkájához.

2. Gondoskodjanak arról, hogy elsősorban a függetlenített, majd a tiszteletdíjas könyvtárosok szakszervezet-, vagy pártiskolára kerüljenek.

3. A letéti könyvtárosokat nagyobb számban javasolják az szmt-k által szervezett tanfolyamokra. Ha erre nincs lehetőség, akkor a területi bizottságok *esti tanfolyam keretében gondoskodjanak továbbképzésükről.*

4. Vizsgálják felül a könyvtárosok fizetését, tiszteletdíját és a végzett munkájuk alapján rendezzék azt.

A szakszervezeti bizottságok, művelődési intézmények vezetőségei:

1. Tanulmányozzák és *kibővített vezetőségi ülésen tárgyalják meg a könyvtári munkáról szóló előterjesztést.* Dolgozzák ki a helyi konkrét feladatokat, gondoskodjanak azok megvalósításáról.

2. Az eddiginél fokozottabban segítsék a könyvtárosok munkáját, a könyvtári aktívahálózat kiépítését, a propagandát.

3. *Törődjenek jobban a könyvtárosok erkölcsi és anyagi megbecsülésével.* Értékeljék rendszeresen munkájukat, ismerjék el a könyvtári munkában végzett jó munkát, javasolják a könyvtárosok kitüntetését, jutalmazását, munkájuk alapján a többi aktívához hasonlóan vegyék számításba őket.

A JUBILEUMI ÉVFORDULÓ JEGYÉBEN

Vasutas kórusok hangversenye a Zeneakadémián

A vasutas-szakszervezet központi vegyes kara, mint házigazda, november 29-én a *Zeneakadémia* kistermében rendezett hangversenyre hívta a vasutas kórusokat. A központi kórus és a többi vasutaskórus között hagyomány, hogy kétháromévenként az ország más-más városában találkoznak és hangversenyen mérik össze fejlődésüket, majd baráti találkozóval, szívélyes eszmecserével teszik emlékezetessé a találkozás napját.

Az idei, a felszabadulás negyedszázados évfordulója jegyében rendezett jubileumi hangverseny részvevői között a *Szocialista Kultúráért* éremmel kitüntetett vendéglátó házigazdán kívül részt vett a *ceglédi* vasutasok vegyes kara, a *Dunakeszi Járműjavító* József Attila Művelődési Ház férfikara, a *Debreceni Járműjavító* Egyetértés férfikara, és a *Törekvés* Művelődési Központtal együttműködve a budapesti *László* Gimnázium diákkórusa is.

A kórusok műsora méltó köszöntése volt szabad hazánk negyedszázados jubileumi évének. *Alexandrov, Bartók, Kodály, Bach, Balázs, Bárdos, Dobray, Farkas, Karai, Liszt, Sugár* és *Tornyos* műveivel élvezetes ötvözettel jelent meg a klasszikus, népi, a korszerű és a forradalmi dal. A kórusok felkészültsége, szorgalma érződött a tolmácsolt művek színvonalán. *A nagymúltú, a szocialista kultúráért járadhatatlanul munkálkodó kórusok nagyszerű seregszemléje volt ez a november végi vasárnap.*

A közel kétórás műsorban koronaként tündöklött a 23 éves, központi vegyes kar, amely kétszer már az NDK-ban, és egyszer a testvéri Bulgária földjén képviselte hazánkat dalaival.

A hangverseny nagyszerű hangulatát, tartalmi hatását fokozta a műsorban fellépő *Berkes*-fúvósötös, amelynek fiatal, főiskolás művészei Bartók: *Román táncok* című művét szólaltatták meg, a nagy mesterhez méltó ihletésű színvonalon. Az idei *Beethoven*-évfordulónak tisztelegve, ugyancsak a Berkes-együttes előadásában, nagy élvezettel hallgatta a közönség Bartók: *Régi magyar táncok* kompozícióját.

A jubileumi hangversenyen képviseltette magát a Német Demokratikus Köztársaság *Schwerini Theodor Körner* vasutas-vegyeskara. A *Hans Wégner* vezette négytagú delegációt a hangverseny valamennyi részvevője testvéri fogadtatásban részesítette. *Ezzel a kórussal tíz évvel ezelőtt kötött barátságot a központi vegyes kar.* Azóta évenként rendszeresek a kölcsönös látogatások, s ezernyi emberi, baráti kötelék fűzi össze a kórusok tagjait.

A hangverseny magas színvonalához méltó keretet, ismeretterjesztéssel párosult közvetítést biztosított a központi kórus egykori művész karnagya, a műsor tolmácsolója, *Lukin László.*



A közönség soraiban ülő schwerini vendégek

((Szőnyi Lajos felvétele)

NYUGDÍJASOK AZ ÉSZAKIBAN

Harminc nyugdíjas látogatott november 10-én volt munkahelyére, az *Északi járműjavítóba.* Az üzem-, a KISZ- és a szakszervezeti bizottság vezetőségi tagjai fogadták őket. A látogatók között voltak olyan nyugdíjasok is, akik rég nem jártak az üzemben, s szinte csak a háború után megmaradt romokra emlékeztek. Még *Molnár Laci* bácsit, az szb nyugdíjas csoportjának vezetőjét is meglepte az utóbbi években végbement változás.

Az udvarról eltűnt a sártenger, a műhelyekből az „ágyúkályhák", s mindenütt tiszta, rendezett, jól fűtött munkahelyeken dolgoznak az emberek. Különösen tetszett a III/A műhely helyén talált új gépműhely, a gőzmozdonyműhelyből átalakított és korszerűen felszerelt villamosmozdony-műhely, a tanműhely satupadsora, a tanulók rendelkezésére bocsátott modern forgácsoló gépsor.

Ez utóbbiról főként *Szayer Nándor,* a volt VI., majd X. osztály gépi megmunkáló részlegének egykori művezetője nyilatkozott elégedetten.

Az üzem megtekintése után közös ebéden vettek részt a nyugdíjasok.

Surmann Imre

Évzáró MHSZ-klubgyűlés

Heves megyében a legjobbak közé tartozik *Hatvan* állomás *Hámán Kató* nevét viselő MHSZ Lövészklubja. A november második felében megtartott évzáró klubgyűlésen *Felföldi István* titkár értékelte az ez évi munkát, majd elmondotta, hogy 1971-ben légpuskás, puskás és pisztolyos csapataik már a B kategóriában versenyeznek, ami az eddigieknél nagyobb követelményeket támaszt a versenyzőkkel szemben.

Ha megkezdtük — fejezzük is be

Nem megy az olyan gyorsan. A kezdés és a befejezés között van a folytatás és jelenleg éppen csak megkezdtük a tanévet. Negyedévenként beszámolunk, félévenként, évenként vizsgázunk. Mit csináltunk november végéig az év elejétől? Egyikünk ennyit, a másikunk annyit. Hogy miért ennyit vagy annyit, arra van magyarázat bőven, mivel az eredmények tükrében a beszámoló után mindenki magyaráz. Akinek sikerült azt mondja: bizony sokszor estém, szabad időm ment rá, de van olyan is, aki azt mondja: szerencsém volt.

Akinek nem sikerült, sokkal bőbeszédűbb. Felnőtt korban már nem szokás azt mondani, hogy a tanár pikkelt rám, azt sem, hogy „tanár úr én készültem, de most semmi sem jut az eszembe". Felnőtt korban az indokok között szerepel a család, a szolgálat és a ház körüli teendők. Az, hogy néha halogatók voltunk, alig szerepel az indokok között, hiszen az nem is indok, csak ok. Az úgy kezdődött, hogy szeptember végén elővettünk egy könyvet. Kiszámoltuk, hogy november végéig, ha naponta két-három lapot elolvasunk, majd az előzőket is átvesszük, pont készen vagyunk.

Aztán közbejött valami. Egy jó mecs a tévében, ami csak kilencven perc, no meg az a kis félidei szünet. Ilyenkor ráfér egy kis pihenés a lelkes nézőre is. De a második félidő izgalmasabb és a meccs végén a játékosok izzadtan vonulnak le, a néző nedja idenesen áll fel helyéről, mire nyílik az ajtó és megjön a szomszéd. Látta? Erre a kérdésre furcsa lenne egy olyan válasz, hogy nem, egész meccs alatt becsukott szemmel ültem a készülék előtt. Nyilván mindenki mindent látott, mindent hallott. Ezután már csak arról győződnek meg, hogy a másik is mindent úgy látott-e, mint az egyik. Mire mindenben egyetértenek vagy összeveszenek, kész a vacsora.

Gyerekek, indulás aludni! — szól az öreg diák. Készen vagytok a leckével? Igen, édesapa, mondják kórusban és ő elhiszi nekik. Tőle senki nem kérdezi így, csak annyival jobb a lelkiismerete, hogy neki módjában áll holnap két-három oldal helyett 5—6 oldalt átvenni, ha csak közbe nem jön megint valami?

F. K.

ÜNNEPEKRE AJÁNDÉKOT az

UTASELLÁTÓ

pályaudvari pavilonjaiból.

Tokió, 1964

A vasutas sport negyedszázada az olimpiák tükrében

— A magyarok részvétele nagyban emelte az olimpiai játékok sikerét — állapította meg *Sigeru Josano*, a XVIII. nyári olimpiai játékok szervező bizottságának főtitkára, miután *Tokióban* kialudt az olimpiai láng. Valóban, a magyar olimpiai küldöttség jól helytállt a világ ifjúságának négyévenként megrendezésre kerülő nagyszerű találkozóján. Az olimpiára felvonult 94 ország között — új részvételi rekord —, a *Szovjetunió*, az *Egyesült Államok*, a közös német csapat, a rendező *Japán* és *Olaszország* mögött ismét — akárcsak Rómában — a hatodik helyet szerezték meg versenyzőink a nem hivatalos pontversenyben. *Ezúttal 10 első hely, 7 második, 5 harmadik, 7 negyedik, 12 ötödik és 7 hatodik helyezés bizonyította*, hogy a magyar sport az ázsiai metropolisban is hű maradt olimpiai hagyományaihoz. De a sport fejlődése már 10 győzelmet igényelt a pontversenyben a római helyezés megismétléséhez. Emlékezzünk, az örök városban 6 aranyérem és a tokióinál jóval kevesebb helyezés is elég volt a nemzetek rangsorolásában a 6. helyhez.

ARANY A PÁSTON ÉS AZ USZODÁBAN

Tizennégy vasutas sportoló is ott volt a magyar olimpikonok szépszámú mezőnyében. A BVSC 10, a Testvériség, a szombathelyi, a ceglédi és a pécsi vasutas sportkörök 1—1 tagját érte a megtiszteltetés, hogy hazánk színeit képviselhették az ötkarikás fesztiválon. A vasutas sportnak a japán fővárosban sem kellett szégyenkeznie. Versenyzői — jó szereplésükkel és kifogástalan viselkedésükkel — hozzájárultak a magyar olimpiai küldöttség sikeréhez.

Aranyéremmel tért haza két vasutas versenyző: *a női törvívó dr. Mendelényiné Ágoston Judit és a vízilabdázó Konrád II. János.* Mendelényiné tagja volt az olimpiai bajnok női törvívó csapatnak.

A Konrád „vízilabda-család" középső tagja, *Konrád II. János*, végig egyik erőssége volt az olimpiai bajnokságot nyert magyar vízilabda együttesnek. Tagja volt a csapatnak a döntő mérkőzésen is, amelyen a határtalan lelkesedéssel játszó magyar válogatott 5:2-es győzelmével biztosította a Szovjetunió előtt a dobogó legmagasabb fokát.

„EZÜSTFIÚ" SZOMBATHELYRŐL

Róma után előbbre lépett, ezüstérmes lett Tokióban *Tóth Géza*, a Szombathelyi Haladás súlyemelője. A középsúlyúak mezőnyében olyan versenyt vívott a káprázatos képességű szovjet *Pljukfelderrel* és a fénykorát élő *Veres Győzővel*, valamint a lengyel és az amerikai súlyemelőkkel, amilyen kevés volt a sportág történetében. *Vitathatatlan, hogy az akkor 32 éves magyar vasutas sportoló az olimpia egyik legszebb teljesítményét nyújtotta.* Pljukfelder csak új olimpiai csúcseredménnyel tudott győzni. Tóth és a világrekorder Veres egyaránt 467,5 kilót — majdnem öt mázsát — emelt. Tóth Géza számára könnyebb testsúlya biztosította a dobogó második lépcsőfokát.

Számos értékes pontot szereztek ezen a olimpián is a magyar csapat számára a vasutas sportolók. A serdülő korú BVSC-s úszónő, *Túróczy Judit*, a magyar csapat egyik legkellemesebb meglepetése volt. *Bátran, nyugodtan versenyzett már a 100 méteres női gyorsúszásban is, ahol világklasszisok között jutott el a középdöntőig.* A magyar 4×100 méteres gyorsváltónak kezdő tagja volt és részese lett a negyedik helyet új országos rekorddal kiharcoló gyorsváltónak.

VASUTAS PONTSZERZŐK

Ötödik helyen végzett a törvívó dr. Kamuti Jenő, valamint a női tornászcsapat, a pécsi *Erdősiné Tolnai Márta*. A pécsi tornásznő az egyéni küzdelmekben is számos ellenfelét előzte meg.

A 4×100-as férfi vegyesváltó tagjaként szerzett pontot Tokióban *Lenkei Ferenc*, a vasutas mellúszó. A csapat a döntőben Olaszországot és Nagy-Britanniát mérkőzve végzett a VI. helyen. Atlétikában a magyar női 4×100-as gyorsváltó is „majdnem" pontot szerzett, mert bejutott a nyolcas döntőbe. Ott azonban — az előző rossz váltások miatt — az utolsónak induló *Schuch Ida*, bár remekül futott, csak a VII. helyet tudta biztosítani.

Helyezetlenül szerepelt, mégis kitűnően versenyzett Such Ida klubtársa, a BVSC-s, kerékpáros *Juszkó János*. Csapatversenyben tagja volt a 12. helyen végzett — *Belgiumot Svájcot, Németországot, Nagy-Britanniát* stb. — megelőző magyar országúti együttesnek, egyéniben pedig — 132 induló között — a 25. lett. A győztes versenyző mindössze 20 méterrel előzte meg azt a bolyt, amelynek Juszkó is tagja volt.

A vívó *dr. Mendelényi Tamás* szereplésére nem került sor, a birkózó *Reznák János*, a súlyemelő *Nagy Róbert*, az úszó *Száll Antal* és a törvívó *Kamuti László* nem tudott pontot szerezni. Az ázsiai kontinensen rendezett olimpia azonban igazolta és öregbítette a magyar sport tekintélyét, eredményes folytatása volt a modern olimpiák történetében elfoglalt helyünknek.

És ehhez a vasutas sportolók nagyszerű eredményeikkel járultak hozzá!

Vedres József

Emlékezés Hámán Katóra



Születésének 84. évfordulóján a szakszervezet elnöksége koszorút helyezett el Hámán Kató Kompolt központjában lévő szülőházán és a Nyugati pályaudvar indulási oldalán felállított mellszobránál. A szobornál elhelyezték a megemlékezés koszorúit a Hámán Kató nevét viselő szocialista brigádok, iskolák és a Hámán Kató vontatási főnökség képviselői is.
(Laczkó Ildikó felv.)

A rosszból is megárt a sok

A részvétel a fontos — mert ellenkező esetben elhízunk! Ezt az elvet vallották a MÁV Adatfeldolgozó Főnökség technikusai, amikor 1962-ben létrehozták kispályás labdarúgócsapatukat.

Azóta szervezett formában, az I. kerületi üzemi bajnokságokon hétről hétre elszenvedték a két számjegyű veresége-ket. A mérkőzések után így is nagyszerű és kényelmes dolog volt beülni a Tabán eszpresszóba, hogy jó hideg sörök mellett elevenítsék fel az eseményeket, a kerek labda útját.

Habár ez a labda, sokszor veszlett a gömbölyűségéből, mivel esetenként szálkás lett a játékosok falábától. Ünnepszámba ment, ha a kapott gólok értékelésénél nem kellett 10-ig haladni. Akkoriban persze csak hétköznapokról beszélhettünk, de ezek kellemesek, nevettetők voltak. Hiába — bizonygatták lelkesen a játékosok — a mi focink is a szórakoztató ipar szolgálatában állt. (Öncélú jelleggel!) Szóval nagyon jól mentek a dolgok, mígnem a jólét unalmas lett és vágyni kezdtek a „rosszra". Szenvedjünk már egyszer végig egy nyert mérkőzést — mondták a játékosok. Milyen lehet az, amikor fut, izzad, liheg, hajt az ember?

Ettől kezdve véget értek a nagy kacagások, a pályán az ugratást biztatás, néha veszekedés váltotta fel, mert a csapat nyerni akart! Ebben kényszerítő erő is közrejátszott, a felduzzadt létszám miatt a jobbak közül ki lehetett esni! Ez évben már — helyenként — játszottak is a fiúk. S az eredmény? Megnyerték az Április 4 Kupát és a kétfordulós bajnokságot!

A MÁV Adatfeldolgozó Főnökség női profilú munkahely, de a kisebbségben levő férfiakból álló labdarúgócsapatnak új tervei vannak. Nem szenvednek tovább, megelégelték a sikert. Ismét csak a részvételt tekintik célnak. Persze az ez évi hozzáállás mást garantál és fordítva is elsülhet a terv, meg a fiúk lába, ha: Illés (a kapitány), Gerse, Dóra (a kapusok), Gosztolai, Bányai (a játékmesterek), Kiss, Németh (a szorgalmasak), Gyerő és Kemény (a vízipólósok) újra a rosszat akarják!

G. L.

A SZERKESZTŐSÉG ÜZENI

Dancs József, Bognár Károly Tapolca; Rapi József, Ács Boldizsár, Dövényi Károly, Végh Gyula Budapest; Volosinovszki János, Czeglédi Sándor Debrecen; Perlaki Gyula Sopron; dr. Bánkfalvy Gyula, Sziládi Sándor Szeged; Nagy Gyula Mátészalka; Pál István Miskolc: Révay Sándor Dunakeszi; Bódogh Mihály Dombóvár: Leveleiket lapunk anyagához felhasználjuk.

Szűcs Ferenc Hatvan; Kósa László Szeged; Szilágyi Sándor Budapest: Leveleiket illetékes helyre továbbítottuk.

A HIVATALOS LAPBÓL

A Hivatalos Lapból a szakszervezeti bizottságok és a dolgozók figyelmébe ajánljuk a következőket:

48. számból: 121546/1970. 4. D. Személyi használatban levő, víziselési idővel terhelt egyen- és munkaruhák 1970. évi leltározása.

49. számból: 121442/1970. 1. D. A „Kiváló ifjú munkás", a „Kiváló ifjú szakmunkás" és a „Szakma ifjú mestere" cím elnyerésének szabályozása a Magyar Államvasutak területén.

Pályázati felhívás az 1971/72-es tanév külföldi ösztöndíjaira.

HÍREK

— Novemberben kilencedszer rendezett térítésnélküli véradó napot a budapesti igazgatóság Vöröskereszt-szervezete. A felhívásra az igazgatóság dolgozói mellett a MÁV Tisztképző Intézetből, a Számviteli Főnökségtől és a Józsefvárosi Pályafenntartási Főnökségtől összesen 230-an jelentkeztek. Közülük 170-en 52,5 liter vért adtak.

— Kollektív színházlátogatás. Curtici határállomás aranykoszorús jelvénnyel kitüntetett Kossuth szocialista brigádja a családtagok bevonásával november 23-án kollektív színházlátogatást szervezett Békéscsabára. A Jókai Színház Hazudj igazat című zenés vígjátékát 54-en tekintették meg.

— UTASELLÁTÁS AUTOMATÁKKAL. Hatvan állomás felvételi épületének nagy csarnokában hűsítő italokat, kakaót, kávét, hideg és meleg ételeket árusító automatákat helyezett üzembe az Utaselátó Vállalat.

— Meghitt, családias ünnepségen búcsúztak három nyugalomba vonuló munkatársuktól Lökösháza határállomáson a Petőfi és a Május 1. szocialista brigád tagjai. Barna Ferenc, Rekény Sámuel és idős Kiri József több mint három évtizedet töltött a vasút szolgálatában.

— TERVEN FELÜL. A békéscsabai alföldi kisvasút fűtőház dolgozói a X. pártkongresszus tiszteletére terven felül vállalták két C—50-es motormozdony átalakítását, illetőleg felújítását. A vállalást december első felében teljesítették.

— Nyolcvan taggal megalakult Szeged állomás üzemi Vöröskereszt-szervezete. Az öttagú vezetőség munkaprogramja, a szervezési feladatok mellett magában foglalja az oktatást, a családvédelmet és a véradások megszervezését.

LAKÁSCSERE

— Elcserélném nagy méretű, 1 szoba félkomfortos lakásomat 2 szobásra, vagy másfélszoba félkomfortosra megegyezéssel Budapest területén. Cím: Hulyák Béla Bp., XX., (Pesterzsébet) Klauzál u. 42/a. 4. Érdeklődni lehet: 8—14,30 óráig.

KERESZTREJTVÉNY

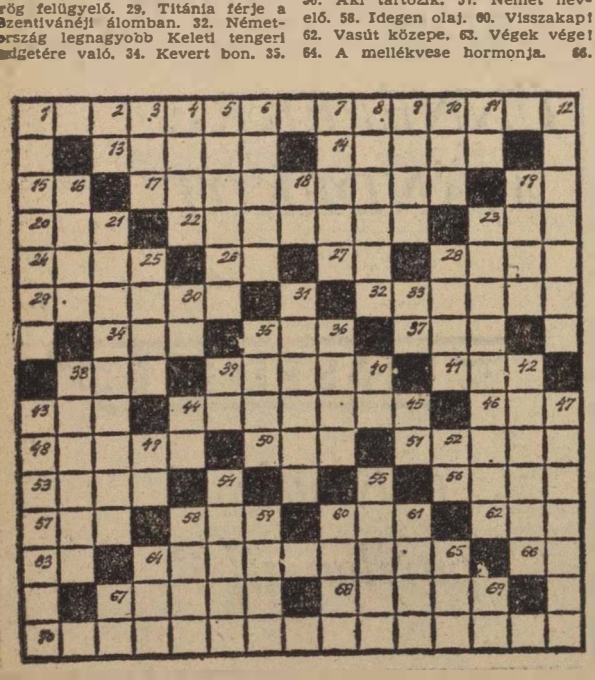
Vízszintes: 1. Jó bevételt biztosító szállítás a vasúton. 13. Görög mitológiai alak. 14. Helység Merseburg környékén. A kalandozó magyarok egyik vereségének színhelye. 15. Hangtalan góc. 17. Zenei műszó: halkan. 19. Igekötő. 20. Téli sporteszköz névelővel. 22. Megitat-e? 23. Becézett női név. (ék. fel.) 24. Ady szerelme. 26. A. K. 27. Igen páratlan betűi. 28. Görög felügyelő. 29. Titánia férje a Szentivánéji álomban. 32. Németország legnagyobb Keleti tengeri edgetére való. 34. Kevert bon. 35. Országos Rendezőiroda. 37. Lengyel tábornok a szabadságharcban. 38. Fél eleven! 39. Az egyik népgazdasági ág terméke. 41. ...River, amerikai folyó. 43. Latin én. 44. Róla nevezték el Amerikát. 46. Védett kikötőhely. 48. Mesél. 50. Vissza: nyakbavaló. 51. Szlovákiai folyó névelővel. 53. ...tív kőzetek, vulkáni áttörések. 56. Aki tartozik. 57. Német névelő. 58. Idegen olaj. 60. Visszakap! 62. Vasút közepe. 63. Végek vége! 64. A mellékvese hormonja. 66. Azbeszt vége. 67. Olajsav. 68. Rákoppanó. 70. A vasút forgalmának tekintélyes részét teszi ki.

Függőleges: 1. Maláji nép a Fülöp-szigeteken. 2. Német prepozíció. 3. Jugoszláv város. 4. Híres francia író. (1840—1902). 5. Nigéria fő kereskedelmi helye. 6. Kaukázusi folyó. 7. Északafrikai város lakója. 8. ...Karl, 1918-ban az osztrák köztársaság kancellárja. 9. Gida betűi keverve. 10. Állami bevétel. Ü. Igekötő. 12. Váltóláz, mocsárláz. 16. Csoportos Életbiztosítás. 18. G. I. 19. Angol egyetemi város. 21. Elméleti gondolkodó. 23. Események időrendi feljegyzése. (görög). 25. Jugoszláv sziget. 28. Heves megye székhelye. 30. Fémes elem. 31. Az örmények szent hegye. 33. Üzemi bizottság. 35. Gépkocsimárka. 36. Évelő növény (kardilliom). 38. ...és emberek, Steinbech regénye. 39. Mutatószó. 40. Határrag. 42. Görög nép. 43. Kezdete. 44. Rangjelző. 45. Óda szélei. 47. A MÁV dolgozója. 49. Nem csorba. 52. Rag. 54. Vasérc, vasdiszulfid. 55. Lel. 58. Sokat emlegetett folyó német neve. 59. Francia város. 60. Brazíliai állam. 61. Német kikötőváros. 64. Háziállat, névelővel. 65. A függőleges 3 betűi keverve. 67. Opus. 69. Nem téged.

Beküldendő: vízszintes 1. és 70. Beküldési határidő: 1971. január 10.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A szakszervezet VIII. kongresszusa. A fűtő- és építőanyagok szállítása.

Egy-egy könyvet nyertek az 1970. évi 22. számunkban megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Horváth Márta, Nagykanizsa, I., Bolgár H. u. 7/a. II. lépcső, IV. 1. Juhász Józsefné Nagykálló, Dohánybeváltó. Kiszely Rezső, Vác, Arany János u. 19. Lukács Ágnes, Gödöllő, Kiss József u. 4. Rácz Edit, Nyíregyháza, Kossuth u. 70.



TAPOLCAI TEKÉZŐK

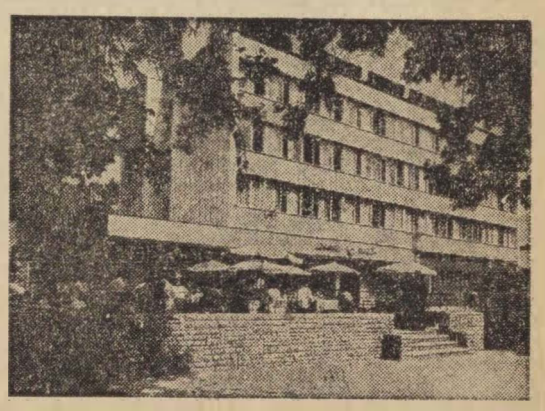
A tapolcai vasutasok sportegyesülete, a MÁV TIAC a múlt évben hozta létre tekeszakosztályát. Ebben az évben a megyei bajnokságban szerepeltek és *a második helyezéssel járó ezüst érem mellé megszerezték a jogot a területi csapatbajnokságon való részvételre.*

Nagy segítséget kapott a szakosztály a helyi gazdasági és mozgalmi vezetőktől, valamint a felsőbb szakszervezeti szervektől. *A tekepálya felújításához például 70 ezer forint anyagi támogatásban részesültek.* A szakosztály pedig 15 800 forint értékű társadalmi munkával járult hozzá a létesítmény korszerűsítéséhez.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Főszerkesztő: Gulyás János
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
Budapest VI., Benczúr utca 61.
Telefon: városi: 229—872,
üzemi: 19—77
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lapkiadó Vállalat
Budapest VII., Rákóczi út 54.
Telefon: 224—819
Felelős kiadó: Gábor Márton,
a Népszava Lapkiadó Vállalat igazgatója
Új csekkszámunk: MNB 215—11 859
1970. XII. 31-ig a régi csekk is felhasználható!
Szikra Lapnyomda

KERESSE FEL A FESTŐI DUNAKANYARBAN, ESZTERGOMBAN ÚJ SZÁLLODÁNKAT A

VOLÁNTOURIST ÜDÜLŐ SZÁLLODÁT



A 25 szobás szálló minden ablaka a kis-Dunára néz.
Kettő + pótágyas szobákban hideg, meleg víz.
ÉTTEREMI ESPRESSOI SZOLID ÁRAK!
Csend, nyugalom, új élmény a régi városban, patinás történelmi keretben.

Részletes felvilágosítás Központi Irodánkban:
VOLÁNTOURIST
Bp. VI., Lenin körút 98.
Telefon: 314—902.
Esztergom:
VOLÁNTOURIST UDULÓ SZÁLLODA
Esztergom,
József Attila u. 2.
Telefon: 274.



25 ÉV

1945 — 1970

za, Kossuth u. 70.